

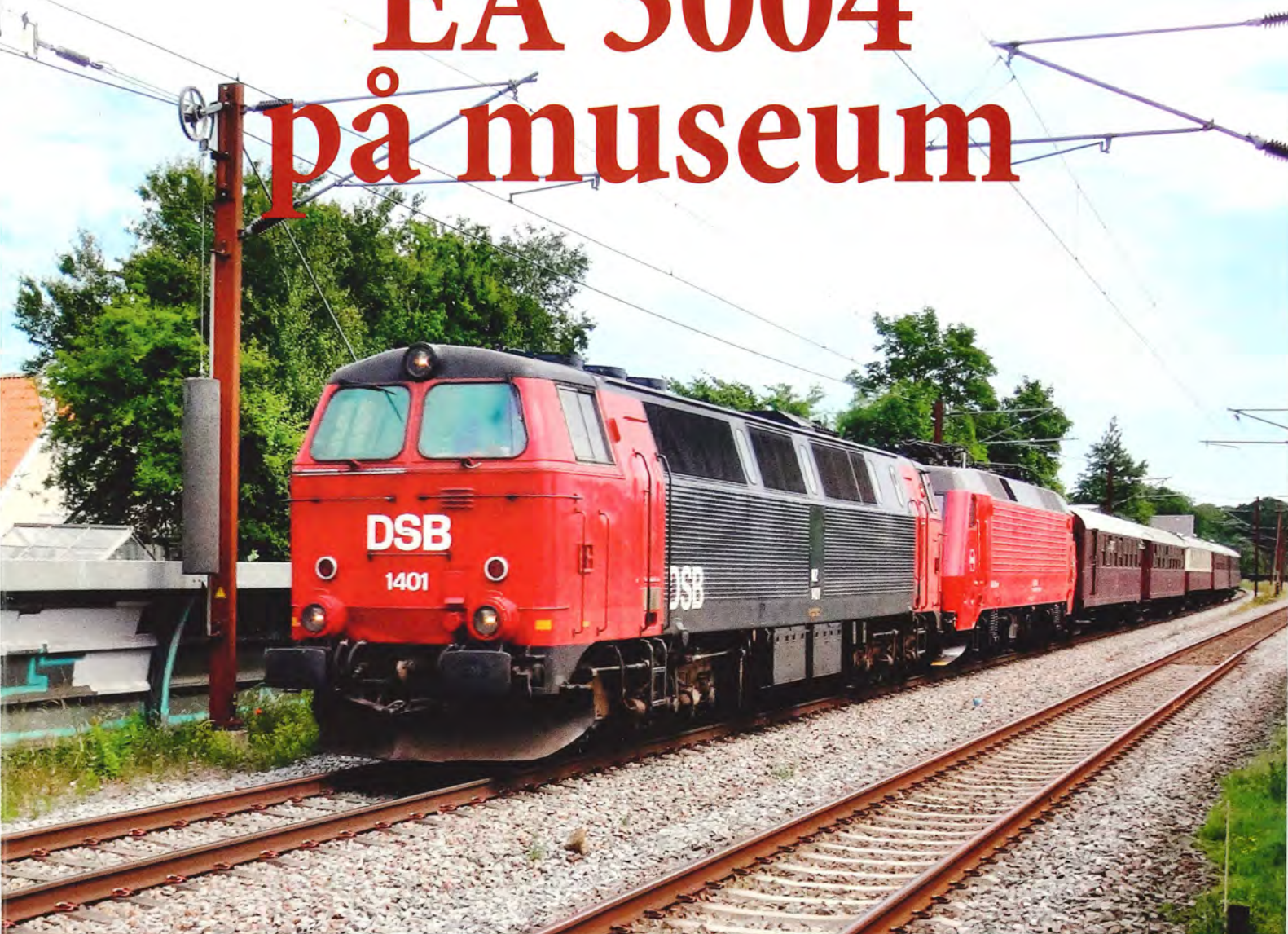
SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 52 · August 2020

DKK 130,-

EA 3004 på museum



Bestil dit abonnement

Scan koden eller send en mail:
Spor-og-baner@outlook.dk

BK 06.08.2020 - 07.10.2020
DKK 130,- - Euro 17,50

ISSN-2245-4099



9 772245 403007 00052

BK returage 41



■ SBB Fc2x3/4 fra Märklin



■ Ombygning i Lustrupholm

Find os på facebook | @SporOgBaner



SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 52, 9. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

Flemming Søeborg,
Odensevej 98 B, 5260 Odense S
redaktion@sporogbaner.dk
www.sporogbaner.dk

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

Birgit Turn Jensen, Spor-og-baner@outlook.dk,
tlf. 61 42 66 21 (træffes bedst i aftentimerne)

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk
Sidste frist for indsendelse af reprojekteret annoncemateriale er den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.
Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.375. Løssalgsspris kr. 130,-

Abonnementspriser for 2020:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 635,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 735,- / Euro 98,50
Uden for EU: Seks numre af
Spor og baner DKK 835,- / Euro 112,-

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto:

Folkesparkassen
Reg. nr: 9860 – konto nr: 0000 76 80 30
Husk at anføre korrekt navn og adresse samt fra hvilket bladnummer, abonnementet skal begynde.
Hvis ikke andet er anført, begynder abonnementet fra næstkommende nummer.

Vigtigt ved betaling i netbank:

I feltet 'Meddelelse til modtager' skrives navn, adresse, telefonnummer og evt. email-adresse samt hvilke seks bladnumre, der ønskes.
Kryds af i feltet om, at meddelelsen sendes som en del af kontoudskriftet til Spor og baner.
OBS! Brug ikke betalingsautomat. Vi får ingen informationer om navn og adresse på denne måde.
Ved abonnementsudløb fremsendes automatisk nyt girokort for de næste seks numre.

EU og øvrige udland:

IBAN DK 12 93 35 00 14 43 31 63
(Sparkassen Kronjylland)
SWIFT/BIC: KRONDK22 (betal i Euro)

Spørgsmål om betaling:

Spor-og-baner@outlook.dk - Tlf. 61 42 66 21

Spor og baner er layoutet og trykt hos Deslers Grafisk Hus. Alle rettigheder til artikler, skemaer, tegninger og billeder tilhører Spor og baner og forfatterne. Eftertryk af materiale fra bladet er forbudt uden forudgående aftale med Spor og baners redaktion. For visse illustrationer er det ikke lykkedes at finde den retmæssige copyrightindehaver. Såfremt ophavsretten således er krænkede, er det sket ufrivilligt og utilsigtet. Evt. rettighedshavere bedes henvende sig til redaktionen med behørig dokumentation.

Publikums ønskeseddel.

Lyntog (til alle de egne, der endnu ikke har dem.)

Elektriske tog (på Ballerup- og Roskilde-strækningen.)

Skoletog

Teater- og biograf-tog } der passer
Sygehusbesøgstog } nøje til de
Bank- og retsmødetog } lokale forhold

Førre standsninger undervejs
(de langvejsrejsende)

Flere standsninger undervejs
(mellemstationerne på strækningerne)

Publikumsønsker
til DSB 1948

Leder

Sommeren er over os, og det skulle være tid til at drage ud og opleve tog, jernbaner, landskaber og natur. Det vil mange nok gøre, selvom andre stadig føler covid-19 som en tikkende bombe under hele samfundet. Derfor skal vi alle stadig tage vore forholdsregler - og måske er der desto større grund til at helige sig de hjemlige sysler og gøre mere ved hobbyen. Er man så heldig at have en have eller måske blot en altan, kan man lave meget her, uden at nødvendigvis bevæge sig ret meget ud i samfundet.

Hvad nye modeller angår, er der i hvert fald ingen mangel - det virker som om, at disse trængslernes tid har fået det bedste frem hos mange producenter, og som modeljernbanevenner kan vi føle os godt forkælede, mens det måske halter lidt for de rigtige jernbaner - såvel de kommercielle baner som de mange veteranbaner. Lad os håbe på, at alle overlever denne midlertidige krise og atter kan blomstre - om det måske så først bliver i 2021.

Noget godt kan der komme ud af krisen - således er jeg begyndt på at bygge et nyt, mindre demonstrationsanlæg efter mere end tyve års pause, så jeg har gjort nogle begynderfejl, men nu er tingene ordnet, og jeg glæder mig til at komme videre med byggeriet. De første skridt kan ses i dette nummer, og der vil komme opfølgende artikler i de kommende blade.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

Med det vil jeg ønske alle en god efter-sommer - og husk at støtte foreninger, klubber, forretninger og den hjemlige produktion af modeltog, ellers forsvinder de, én efter én.

Forsidefoto:

Stort foto: EA 3004 på museum. Billede fra Langeskov, 17. juni 2020. Foto SoB

Lille foto: SBB Fc2x3/4 fra Märklin. Foto SoB

Lille foto: Ombygning i Lustrupholm. Foto Finn Frøsig

Indhold



4 På bytur

22 Märklin-nyheder

54 IRMA-modeller

Leder.....	2	BR 78 fra Piko	41
Indhold.....	3	Lange "Halberstädter"	42
På bytur	4	fra Roco	42
HFHJ Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane	8	Linie 16 - for 50 år siden.....	43
HFHJ i model	14	Interfrigo-kølevogn fra DB.....	46
I gang igen.....	17	Rettelser og tilføjelser.....	47
Märklin-nyheder.....	22	Sporvejen er fremtidssikret	48
BR 64 fra Trix.....	28	Dansk "landhugst" ved Genforeningen	50
Plakater og postkort.....	30	Et grønt "monster"	52
Deutsche Reichsbahn 100 år.....	32	IRMA-modeller	54
Bubikopf.....	34	Scandia-Ekspressen.....	58
Optimering af Heljan DSB B-vogn	36	Gastankvogne fra ESU/Pullmann	59
Litra EA på museum.....	39		

**ABONNÉR PÅ
SPOR OG BANER**
Model eller virkelighed

**NÆSTE UDGIVELSE
8. oktober 2020**

Kontakt:
Spor-og-baner@outlook.dk



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

- Specielle lime til pap- og kartonhuse
- Card Glue, Glue 'n' Glaze, Tacky Glue
- RC Modellers Craft Glue
- Plastic Magic, Rocket Plastic Glue



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

Telefon: +45 4045 9230
Telefontid: hverdage 9:00 - 15:00

På bytur...



Postgaarden med de nye nabobygninger

Tekst og fotos Finn Frøsig

Et af de mest tilbagevendende udsagn fra os modelbanefolk er "Helt færdig bliver man jo aldrig..." og sådan er det jo heldigvis. Jeg havde flere gange kigget på min stationsbygning og husene i gadeforløbet forbi stationen, og der meldte sig efterhånden nogle ideer til ændringer. Stationsbygningen virkede lidt for dominerende, så en neddrosling ville være godt. Der manglede også nogle forretninger, som kunne skabe lidt liv i gadebilledet. Nogle af de eksisterende bygninger var overtaget fra det gamle anlæg, og de passede ikke mere ind i stilen. Nogle af dem måtte derfor helt væk, andre kunne måske re-designes eller ombygges. Det blev starten på en stribe af omfattende ombygninger og ændringer i gadeforløbet.

Jeg har benyttet mange Auhagen-bygesæt på mit anlæg, og de er konsekvent reduceret i højden til to etager i stedet for den normale tre eller fire-etages grundform. I min rodekasse fandtes derfor rigeligt af både murværk og vinduesrammer til at komponere nogle helt nye bygninger. Her kommer en stribe billeder og nogle kommentarer til flere af ombygningerne eller nybygningerne.

Lad os starte ved vestlige indkørsel til Lustrupholm, som stationen hedder. Indkørslen ligger i en kurve, og husræk-



Gadeforløbet ved indkørslen fra vest



Den vestlige indkørsel til Lustrupholm med de 2-etages huse, som følger kurven. De smallere bagsider ligger op mod landevejen, som fører over banen. Til hvert hus hører en lille baghave.

ken i gaden langs banen skulle naturligvis tilpasses kurven. Derfor er alle huse formet som "lagkagesnitter", d.v.s. at fronten er bredere end bagsiden. Det var noget af et pillearbejde, men ved hjælp af en simpel papskabelon til "snitten" lykkedes det at opnå et pænt forløb. Det var nogle af mine første erfaringer med tilpasninger af Auhagens byggesæt, og de går tilbage til starten på anlægget.

Det første punkt på min ombygningsliste var selve stationsbygningen, som oprindeligt var Auhagens "Neupreussen". Den tog sig egentlig godt ud fra starten, men efterhånden syntes jeg, at den var lidt for stor og dominerede for meget. Jeg kiggede lidt på billeder af nogle danske stationsbygninger og endte ved Tønder station. Her er kun et "tårn", og det mente jeg kunne passe bedre. Der blev taget mål og tegnet skitser til en neddrosling af stationen, og derefter gik det løs. Det lykkedes at skille bygningen ad og tage det ene "tårn" ud, samtidig havde jeg mindre, én-etages bygning i samme bygestil, som kunne bruges til at holde den oprindelige længde på hele stationsbygningen. Det lykkedes at bygge stumperne sammen igen, så nu står den nye stationsbygning klar.

Derfra gik ombygningsprojektet videre til husrækken overfor stationen. Det gule hus til venstre er bygget af en butiksfacade fra et Pola-byggesæt og forsynet med en overetage sammensat af Auhagen facadedele. Huset hedder Postgården og rummer selvfølgelig et posthus i gadeplan, og førstesalen har klubværelser til studerende og lærlinge. Det lykkedes efter intens internetsøgning at finde et postlogo, som kunne bruges til et hængeskilt på bygningen. En skiltegalge blev bukket af tynd tråd, skilte blev printet og limet sammen, derefter monteret på bygningens facade.

Nabobygningen til posthuset var oprindeligt et kibri-byhus, som ikke rigtig harmonerede med de øvrige bygninger. Her kunne godt være en forretning i stedet. Jeg gik i gang med at gennemgå "rodekassen" for ubrugte bygningsdele fra diverse byggesæt. Der var nok at gå i gang med og materiale til flere bygninger. Nu handlede det så bare om at designe noget, der kunne passe ind. Efter en stribe af skitser valgte jeg en radioforretning, som også kunne få vindue ud til indkørslen til Jernbanehotellet. Her valgte jeg at gøre facaden bredere med et ekstra vinduesmodul, så der både kunne blive en butiksindgang og en privat



Lustrupholm station i den neddroslende udgave med kun et tårn



Postgården med det nye facadeskilt, til højre den nye radio- og TV forretning Bella Radio



Byens radioforretning døbt "Bella Radio", måske inspireret fra TV-serien "Krøniken"



Jernbanehotellet med nyt tag og nye kviste efter dansk forbillede. Der er lagt lys i nogle af rummene.

indgang. På billedet ses også vinduet ud mod smøgen. Butikken blev døbt "Bella Radio", måske med lidt inspiration fra TV-serien "Krøniken".

Næste hus i ombygningsrækken var Jernbanehotellet, som godt nok var bygget om en gang tidligere, men ikke med et heldigt resultat. Den murede kvist på tagetagen virkede helt forkert. Derfor

beslattede jeg at ændre taget og påsætte nogle mere "danske" kviste. Lidt fotoresearch i nabolaget, derefter noget pillearbejde med skabeloner. Mens taget var af, besluttede jeg mig for at eksperimentere med lidt indvendig belysning, opdelt i et par zoner. Det gamle kibri-hus er næsten ikke til genkende, kun stueetagen er forblevet uændret.



Banekiosken, blade, aviser, tobak og anden proviant til rejsen. Tobaksreklamerne hører datiden til.



Isenkambutikken har et pænt pyntet butiksvindue med haveværktøj, glas og porcelæn, og man forhandler med stolthed Kongeligt Porcelæn



Det oprindelige hus med matas-forretning



Østergade 5, 7 i den nyeste version – en statelig bygning.

Nu var der for alvor kommet gang i renoveringen af bygninger ved stationen. Østergade starter overfor stationsbygningen og fører ud mod anlæggets østlige indkørsel. Det første hus er Lustrupholm Sparekasse, som fik lov til at blive. Ellers var der ikke meget liv i gadebilledet. Jeg tegnede nogle skitser til fornyelse,, som gerne skulle rumme nogle butikker. Der stod endnu et par kibri-huse og en Pola-fabriksbygning, så en ombygning eller udskiftning var oplagt. Der var stadig masser af inspiration at hente i rodekassen. Det blev til to nye

butiksbbygninger og en omfattende ombygning af den tredje.

Som nabo til sparekassen kom først et lille hus med kiosk, som kan forsyne de rejsende med læsestof, tobak og andre små fornødenheder.

Næste bygning blev til en isenkrambutik, igen med en fire-delt facade for at give en naturlig variation i gadebilledet. Stueetagen er igen sammensat af nogle elementer fra en gammel Pola-bygning, som gav et flot indgangsparti og et pænt



Fra Matas til forgængeren Schous Sæbehus. Facadeskiltet er fotograferet i Den Gamle By, Aarhus

udstillingsvindue. Indgangen til privaten er døren til højre.

En af de gamle kibri-bygninger husede en Matas-forretning med stribe-logo butiksskilt, måske lidt tidsmæssigt forkert for min epoke. I Den Gamle By i Århus havde jeg fotograferet en "Schous Sæbehus"-butik, og det gav inspiration til den næste ombygning. Kibrihuset blev skilt i atomer, og noget blev forenet med dele fra rodekassen. Nu står sæbehuset der med en original facade og en størrelse, som passer til den beskedne forretningsmodel.

Med lidt inspiration fra hobby trades nye husserie tegnede jeg en skitse til et byhus med et fremhævet trappehus. Rodekassen var ved at være tom, men det lykkedes lige at finde materiale nok. Et sjovt projekt at tilpasse de mange stumper og få proportionerne til at fungere. Facaden er siden pyntet lidt med vildvin, som kravler op ad muren.

Det har været nødvendigt at sammensætte gårdfacaderne på de nybyggede huse af forskelligt farvede plastdele, derfor har de fået en pudset facade. Samlinger et filet og slebet og derefter spartlet og gråmalet. Baggårdene er normalt ikke synlige, når anlægget bruges, og de er derfor heller ikke specielt detaljerede.

De to sidste bygninger i den ombygning af anlægget var først en markant ombygning af endnu et kibri-hus. Det var i tre etager og harmonerede slet ikke med den nye husrække. Det lykkedes igen at skille bygningen ad, så jeg kunne bruge den oprindelige stueetage og forsyne bygningen med en ny første sal. Øverste etage er igen Auhagen-byggerester, og facaden er hvidkalket. Over karnappen er der påsat en altan. Desuden sort tegltag. Bygninger er omkranset med smedjernsgitter. Vejforløbet blev flyttet lidt og ændret til en birkealle, og nu ligger huset direkte ud mod åløbet.

I området op til sporene i den østlige indkørsel stod tidligere en tjenestebolig til banepersonalet. Den blev inddraget til stationsombygningen, så pladsen var tom. Der var nu kun absolut små og



Et kig på den »nye« Østergade. De stynede træer giver lidt ekstra liv i gadebilledet



Det lille maskinsnedkeri ligger lige op til banen.



Åhuset før det blev omdannet



Åhuset i ny og enklere form.

meget forskellige bygningsdele tilbage i rodekassen. Det lykkedes mig alligevel at kombinere en lav boligejendom med påbygget værksted. Det er nu et maskin-snedkeri, og det passer helt fint i området. På gårdspladsen blev der lige

plads til et halvtag til tømmerlager.

En lang række ombygninger er afsluttet, de er med til at give mit anlæg et nyt udtryk. Og, så fik jeg tømt rodekasserne for en masse materiale.

HFHJ Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane



S-maskine med gennemgående HFHJ-vogne på S-togssporene på Vesterport station den 1. marts 1963. Foto Frank Stenvall.

Af Olaf Hermansen

Lad os begynde med at tage en tur med banen.

Hillerød station er en travl station. Tre lokalbanelinjer og en S-togslinje har endestation her. Før i tiden var det to privatbaner samt Nordbanen. Ved perron 1 holder Hundested-toget klar. Tidligere, hvor der kørtes med lokomotivtrukne persontog, var der her en omløbsmulighed, men den er borte nu, hvor alle persontog køres med Lokalbanens Lint 41 motortog.

Kort efter afgang ses en sti, der svinger skarpt til højre i en bue. Det er den gamle tracé fra den oprindelige linjeføring til Hillerød Lokalstation, der lå lidt over en kilometer fra Hillerød station, men tættere på bymidten. Her havde banen kontor, remiser og værksted, og det kunne minde lidt om forholdene på Varde Vest på VNJ (Vestbanen).

Banens navn ved åbningen i 1897 blev Hillerød - Frederiksværk Jernbane, forkortet HFJ.

I 1950 blev banen forlagt lidt sydligt, så man undgik den skarpe kurve og kraftige stigning i Hillerød, og samtidig kunne banen betjene et par lidt større byer: Nørre Herløv, som HFHJ kalder Brødeskov samt Gørlose, inden banen nåede Skævinge, hvor den løb sammen med den oprindelige linjeføring. Til gengæld mistede man et par mindre stationer, Freerslev og Harløse samt lokalstationen. En anden fordel ved denne, godt nok lidt længere linjeføring, var, at man kunne benytte den anlagte tracé fra Midtbanen indtil Brødeskov, hvor de første par kilometer løber parallelt med S-togsspolet. Der, hvor S-togsspolet forlades, vil den nye fælles station ved Favrholm snart stå færdig, tæt ved det kommende supersygehus. Når Brødeskov forlades, kan man til venstre se dæmningen, hvorpå Midtbanen skulle have fortsat til Slangstrup.

Næste station er Gørlose, og lige inden stationen køres under en viadukt til den nyanlagte omfartsvej, og her ser det ud til, at der er gjort plads til dobbeltspor. Det kan være, at der er planer om det og hyppigere togafgange, når det nye supersygehus ved Favrholm åbner.

Lidt efter passeres Borup Teglværk, hvor der har været trinbræt og sidespor, som banen førhen benyttede, bl.a. til henstilling af vognmateriel inden ophugning.

Så er det Skævinge med den charmerende stationsbygning, der er benyttet i flere ældre, danske film samt i Matador. Der er her et meget langt dobbeltspor vestpå, der måske anvendes til krydsning med godstog fra Stålvalseværket.

Efter at have passeret et par nydelige stationer, set sommerhuse og fået et vue over Arresø er det nu Roskilde Fjord, der dukker op, og som vi kører langs med. Godt nok kun ganske kort, da Stålvalseværket tårner op. Det er ikke smukt,



HFHJ C 7, ex-motorvogn M 7 i Hillerød sidst i 1950'erne. M 7 blev købt i 1947 fra Mariagerbanen, hvor den hed MFVJ M 1. I 1956 blev den omdannet til personvogn. Foto Just Andersen.



HFHJ Skinnebusstog med bivogn Sp 3 i Hillerød, formodentlig i 1960'erne. Foto Leif Bang.



Den gamle tracé i Hillerød bruges nu som sti. Foto Olaf Hermansen.



To Lynetter på HFHJ krydser i Gørlose ca. 1982. Foto Olaf Hermansen.



I dag er det Lint-sættene fra Lokalbanen A/S, der trafikerer hele banen. To af dem krydser her i Gørlose, forår 2020. Foto Olaf Hermansen.



HFHJ M 10 'Sputnik' i Frederiksværk cirka 1969. Foto Nils Bloch.



HFHJ's Jung-rangertraktor T 1 i Frederiksværk cirka 1969. Foto Nils Bloch.



HFJ M 2 stammede fra 1925 og blev først udrangeret i 1972. Foto Olaf Hermansen.



HFHJ 8, det tidligere OMB 3 fra 1911, ophugget i 1959, desværre et uskarpt billede. Foto Just Andersen.



HFHJ Nr. 4 med tog 21 på Hundested Havn 22. oktober 1946. Foto Hesselink, arkiv Hans Gerner Christiansen.



Marcipanbrødet HFHJ M 8 med stort passagertog på Hundested Havn. Foto Just Andersen.



IC2 ankommet til holdestedet på Hundested Havn den 20. marts 2005. Foto Nils Bloch.



Og sådan ender Hundestedbanen i dag på havnen. Foto Olaf Hermansen.

men de har haft nogle spændende rangerlokomotiver, som man har kunnet se fra toget, og så er det en stor godskunde for banen. På højre side ligger den store stationsbygning, og her blev der travlt, da man i 1916 åbnede strækningen videre til Hundested. Oprindeligt en selvstændig bane, Frederiksværk-Hundested-Jernbane FHJ, der i 1943 blev lagt sammen med HFJ til HFHJ.

Videre med toget, lige midt gennem Halsnæs, passerer marker, sommerhuse og smukke stationsbygninger som i Dysekilde, hvor det økologiske landsbysamfund holder til. Var linjeføringen

blevet lagt tættere på nordkysten, var banen nok blevet en populær "sommerbadebane", og de små byer var blevet rigtigt overrendt af sommerturister.

Efter en lang højrekurve ser vi vandet igen, passerer remisen og kører ind foran Hundested station. Helt færdig med turen er vi nu ikke, for vi er med et tog, der fortsætter til havnen. Vi kører ad sporet, der drejer til venstre, forbi et par supermarkeder og slutter rejsen ved en perron på havnen, hvorfra man kan gå ombord på Rørvig-færgen. Tidligere kørte toget helt ud på kajen, hvor der var dobbeltspor og mange rejsende med

færgen til og fra Grenå. Det har været tider, dengang der holdt et lokomotiv med flere bogiepersonvogne og ventede på rejsende, der kunne fortsætte med gennemgående vogne direkte til København. I 1969 blev færgeløjet flyttet lidt syd for havnen, og så var det en rutebil, der kørte fra station til færgen, men i 1996 blev færruten nedlagt. Der sejles dog stadig til Rørvig med tog lige til færgen.

Hundested er i de senere år blomstret op. Førhen var der næsten kun Knud Rasmussens hus og museum, der tiltrak turister, men i dag er der også den årlige sandskulpturfestival, der har mange



Vinrøde, forhenværende DSB-vogne i Hundested 1982. De hvide bunker er ikke sne, men skærver. Foto Olaf Hermansen.



HFHJ Mx 19 og Mx 16 med "Stålormen" i Høje Taastrup den 25. marts 2009. Foto Tommy Jørgensen.



'Dekoreret' BL-vogn hos HFHJ i maj 1995. Foto Flemming Søeborg.



Postvognene D 73 og DK 70 i Hundested, ca. 1972. Foto Olaf Hermansen.

besøgende, og havneområdet er blevet et spændende sted med mange spisesteder, kunstværksteder og butikker.

Tilbage til den smukke station, der ligger for enden af Jernbanegade. Her er der mange spor, og her holder ofte en del materiel. Dog har jeg aldrig brudt mig om remisen, men den er sikkert funktionel.

Lidt om mine første besøg på HFHJ i begyndelsen af 1970'erne:

Hundested var en spændende station med alt det ældre materiel, der dengang

holdt der, og det holdt så fotogent med eftermiddagssolen lige på og villaerne på vejen bagved som nydelig baggrund.

På Frederiksværk station holdt deres svensk-byggede, træbeklædte motorvogn M 2 på et sidespor ved posthuset og forfaldt. Da døren til førerhuset stod åben, kiggede jeg derop. På væggen hang en plan over sporene på Stålvalseværket, så måske de har lånt den til rangering. Borupgård-sidesporet besøgte jeg en enkelt gang, desværre en sen aften, så fotomulighederne var ringe. Der holdt dog kun et par udrangerede skinnibus-bivogne. Hillerød Lokalstation fik jeg

ikke besøgt, selvom bygningen og enkelte spor stadig lå der i 1970'erne. I dag ligger der et indkøbscenter.

Lidt om banens rullende materiel i HFHJ-tiden:

Banen har altid haft meget interessant materiel og kun få ens lokomotiver.

Ved sammenlægningen af HFJ og FHJ i 1943 kom HFHJ til at råde over fem forskellige damplokomotiver. Af DSB købte de endnu et i 1950. I 1961 var det dog helt slut med damp på banen, og alle lokomotiverne blev hugget op.



Den navnkundige traktor T 3, som HFHJ's maskinarbejdere selv byggede på basis af motorbogien fra en ældre motorvogn. Traktoren er heldigvis bevaret. Foto Olaf Olaf Hermansen.

Motormateriel:

Otte forskellige motorlokomotiver nåede banen at råde over, inden de omkring 1989 købte fire brugte Mx-lokomotiver af DSB, så der endelig kom lidt standardisering på trækraften. HFHJ's mest kendte lokomotiver er nok Frichs 'Marcipanbrødet' og de to MAK-lokomotiver, godt nok med forskellig motorydelse.

Inden HFHJ anskaffede tre stk. Scandia-skinnebusser med bivogne og en enkelt "rumpeged", havde de fået ombygget to rutebiler til skinnekøretøjer. Pudsige køretøjer, der ikke fik lang levetid på jernbanehjul, efter at Scandia'erne kom til. Derefter kom der, i driftsfællesskab med Gribskovbanen (GDS-HFHJ), Y-tog samt MF (IC2) til, og da Lokalbansen i 2002 tog over, blev det med de nye Lint 41.

HFHJ's rangerlokomotiver har altid været nogle pudsige små, to-akslede maskiner. Bortset fra de to første, der var ens, har de efterfølgende tre været meget forskellige. En enkelt har banens værksted selv bygget på en motorbogie fra en af deres motorvogne, og den kraftigste, og nok mest kendte var en Jung-maskine, bygget i 1972.

Og hvilket materiel har HFHJ så ikke haft? Triangel-motorvogne. Godt nok anskaffede HFJ i 1920'erne en enkelt, men den blev ødelagt ved en ulykke efter få års drift. Af Frichs firkantede havde de en enkelt, M 10 "Sputnik". Købt brugt fra HVJ så sent som i 1958, men den var kun i drift i seks-syv år.

Svenske skinnebusser anskaffede de ikke. Her gik de fra Scandia-skinnebusserne til Y-togene, som før nævnt sammen med GDS.

Design:

HFHJ har haft en, efter min mening, meget flot bemaling af deres materiel i tre farver, lysegul, blå og rød. Det gjaldt motortrækraft, post- og personvogne. Ifølge overleveringen stammede bemalingen fra banens navnkundige direktør Kuhlmann (1915-58) der skal have udtrykt det således: *Den røde ild, der bliver til den hvide damp, der går op i den blå luft.* På et tidspunkt har de fået nok af den farvelade, så deres Mx-lokomotiver og nyere personvogne blev røde. Designet ændrede sig med tiden. For eksempel var "Marcipanbrødet" M 8 oprindeligt mørkebrunt, så blev det tre-farvet for at slutte i Y-togs orange. MAK-lokomotiverne fik også farveskift i tidens løb.



Bjurström-traktoren HFHJ T 4 + godsvogn 138 8 664, Hundested, 9. februar 1968. Foto K.E. Jørgensen.



Grå rumpeged, muligvis Hundested 1972. Foto Olaf Hermansen.



HFHJ ballastvogn, ex-DSB Ph, umalet-afbleget, ca. 1972. Foto Olaf Hermansen.



De sørgelige rester af HFHJ DK 77 i Hundested, ca. 1972. I baggrunden afventer en af de lange passagervogne samme skæbne. Foto Olaf Hermansen.



Der er andre 'baner' på Hundested Havn som her på beddingen den 20. oktober 2018. Foto SoB

HFHJ i model

Tekst og fotos Olaf Hermansen,
Flemming Søeborg m.fl.

I østrigske Liliput's danske program kom der i 1970'erne og frem en to- og en fire-akslet HFHJ-personvogn. Det var udenlandsk (tysk) materiel, der blev fordansket, men dengang var man taknemmelig, blot det lignede nogenlunde, og farverne passede. For en del år siden kom en åben godsvogn (DSB Pb-typen) fra Liliput, og siden er der fremstillet HFHJ-vogne fra hobby trade og fra flere danske småserie-fabrikanter. For nylig er Heljan kommet med et MAK-lokomotiv. Marcipanbrødet er på trapperne, tillige med Mx fra Dekas, så HFHJ kan godt køre videre i 1:87.

En redaktionel tilføjelse: Det er ret let at fremstille enkelte andre modeller fra HFHJ: Den åbne godsvogn, K 326, er identisk med DSB's Pb-vogne og skal blot have ny litrering (Skilteskoven) og kurvpuffere. Her kan man bruge Heljans eller hobby trades grundmodel.

Accepterer man nogle differencer, kan den hvide kølevogn I 150 også nemt laves af en gængs tysk G 10-godsvogn med bremsehus (og litrering fra Skilteskoven). Her er akselgaflerne dog af en helt anden type, og det er vist kun enkelte Trix-modeller, der har haft disse V-formede akselgafler i større stil. På det seneste fandtes et par åbne og temmelig faldefærdige godsvogne fra HFHJ, og de kunne fremstilles af en egnet undervogn med ret simpel opbygning af vognkasse og en lige så enkel V-armering. Jeg har benyttet Rocos O 20-vogne som undervogne med nyfremstillet V-armering og lavere sider. Litreringen er den simplest mulige, nemlig slet ingen på den ene, og blot HFHJ P 220 på den anden.

Det skal også med, at Dan-Train i 1980'erne fremstillede HFHJ M 10 "Sputnik" i et mindre oplag. Modellen skulle have været med i denne gennemgang, men den er p.t. til reparation. Der er fremstillet flere andre HFHJ-modeller, f.eks. Mx fra Dekas, men det har ikke været muligt at få fat i alle modellerne til denne artikel.



I 1982 kostede denne Dan-Train-model af HFHJ M 10 885 kroner - i dag sælges den til langt højere priser, hvis man er heldig at finde et brugt eksemplar. Forside af kataloget. Slg. SoB.



Heljans ret vellykkede model af MaK-lokomotivet M 9.



hobby trade eller DWA har fremstillet denne smukke C 29-vogn, som er med ægte træbeklædning.



Kystbanen fik fremstillet et par typiske HFHJ-bogievogne af CL-typen hos hobby trade.



HFHJ Q 108 eller 109, godt slidte. Foto Just Andersen



HFHJ P 221, som den så ud cirka 1969-70. Foto Nils Bloch.



Det er også hobby trade, der står bag denne hvide Q-vogn 108 fra HFJ.



Ukendt HFHJ-vogn med diverse gods samt en snip af P 220 i Gilleleje, april 2003. Foto Flemming Søeborg.



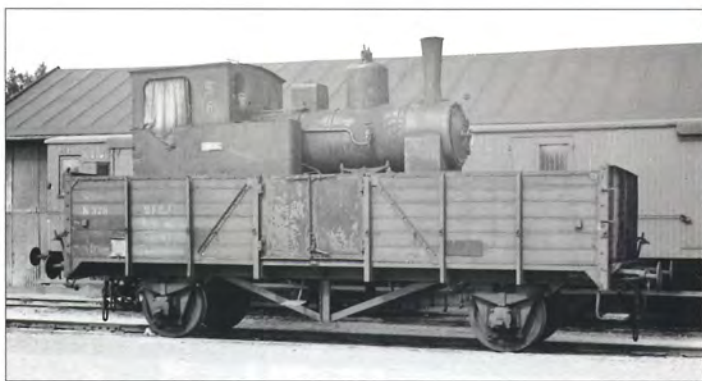
HFHJ I 150 er lavet på en Märklin Seefische-vogn, men den er ikke helt korrekt.



HFHJ P 220 med stålkonstruktioner på læssevejen i Gilleleje, april 2003. Foto Flemming Søeborg.



P 220 og en anden P-vogn, lavet for mange år siden på et par billige Roco O 20-vogne.



Den åbne godsvogn HFHJ K 328 læsset med smalsporet damplokomotiv nr. 6 fra Hammersholt. Foto Holger B.D. Sørensen.



HFHJ-skinnebustog fra EpokeModeller, her set på ModelBaneBandens anlæg i 2012. Foto SoB.



Heljans PB-vogn måtte lægge 'krop' til denne HFHJ K 328 med transfers fra Skilteskoven. Lokomotivet stammer fra et Kinder-Æg. Ved lejlighed skal pufferne udskiftes med kurvpuffere.



HFHJ K 313 og andre, udrangerede godsvogne - god inspiration til at bygge nogle modeller selv. Foto Just Andersen.



Til venstre et par Liliput-vogne, bl.a. C 28, i midten Heljans D 73, dernæst DK 76 samt et Frichs-lokomotiv. Foto Olaf Hermansen.



Skinnebus, HFHJ C 28 og C 61 med diverse danske baggrundhuse fra Heljan, H.O. System og Trip-Trap. Foto Olaf Hermansen.



Og her futter det lille HFHJ-tog ud af billedet.

I gang igen

Den endelige sporplan, lavet i Scart-programmet - dog er de tre lige, parallelle spor erstattet med let kurvede flexskinner.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Gennem længere tid har jeg haft et behov for at bygge et nyt prøveanlæg, og da covid-19-perioden førte til op-hør med rejser, besøg m.v., fik jeg mere "hjemmetid" og gik i gang med et projekt, der havde ligget lidt tid og ventet på at blive udført, faktisk hele 25 år. Nu skulle det så være! Et lille anlæg med en sydtysk sidebane som tema, lige velegnet til kørsel i epoke I som i epoke VI.

Jeg vil på forhånd bemærke, at nok ikke alle er lige enige med mig vedr. valg af tema eller måde at bygge anlægget, men dette er altså min måde at gøre det på – andre har deres måder, og sådan er vi så forskellige. For mit lille anlæg gjaldt det, at det skulle være overskueligt, enkelt at håndtere, flytbart og ikke mindst stabilt og robust, så jeg valgte at bruge en limtræsplade (50 x 200 cm, 16 mm tyk) som basis. Under den monterede jeg en ramme af høvlede lægter (60 mm brede, 15 mm tykke), hvilket gav en meget stabil grundkonstruktion, der kunne bære noget.

Under pladen var der således nu plads til strøm- og styrings-elektronisk digitalcentral (Roco z21), belysningstransformator (Fleischmann 6735), strømfordelingssystem samt husbelysning (juletræskæde med LED-pærer). Desuden skruede jeg små metalvinkler fast i rammen, men lod dem sidde med et par millimeters "luft" til træet tre fjerdedele af vejen rundt, så-dan at der senere kunne anbringes lave blænder med neutral, lyseblå baggrund. Desværre er disse blænder lidt for lave, men som bekendt blev Rom ikke bygget på én dag, og det samme gælder for min lille sidebane.

Skinnesystemet var afgjort lige fra begyndelsen – Roco-Line med ballast. Det er det eneste skinnesystem med korrekt ballastprofil. Jeg ved godt, at mange ikke bryder sig om dette system, hvor man er nødt til at skære i ballasten ved sporskifter for at få sporene på plads. Roco-Line er til gengæld det eneste system med ballast, der tilbyder asymmetrisk trevejs-



Drømmescenariet - tysk sidebaneromantik, her fra et ældgam-melt TT-Zeuke-katalog. Slg. SoB.



Prøveudlægning af sporene og opstilling af enkelte huse. Her er der brugt Roco-Line uden ballast - det blev senere ændret.



Hele anlægget set fra banegården. Prøvekørsler konstant er vigtige - og som det måske kan fornemmes, er der tale om udstrakt genbrug af skinnemateriale. ballast m.v. bliver senere helt skjult.



Og her er vi i den modsatte ende ved indkørslen til stationen med remisen i baggrunden.

sporskifte (forsat, modkrummet sporskifte) samt en halv englænder, og disse sporkonstruktioner skulle være på mit nye anlæg, så valget var let. Rocos spor udmærker sig i øvrigt også ved at være særdeles robuste samtidig med, at de virker meget realistiske.

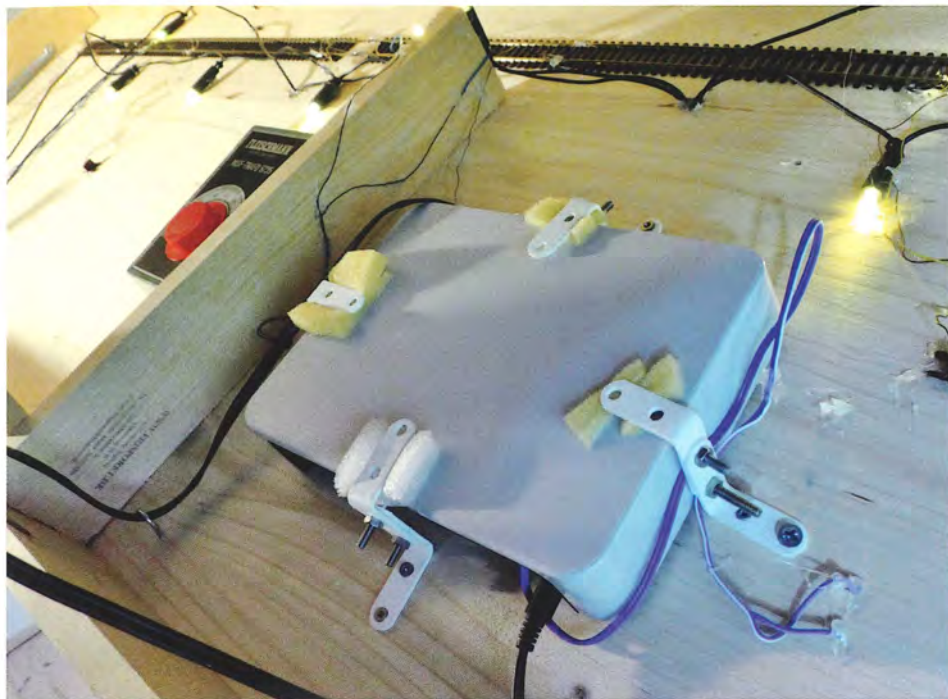
Med Roco-skinnesystemet med ballast og digitale sporskiftedrev er sporlægningen løst på ingen tid. Drevene er gemt væk under ballasten, og fornøjelsen ved at bygge anlægget er konstant til stede - efter programmeringen af

sporskiftedekoderne, der tager 5-10 sekunder, omstilles sporskifterne med få tryk på musen - nemmere kan det vel ikke være? Og en anden, vigtig ting, som er legende let ved Rocos system: polariseringen af hjertestykkerne. Sæt blot den forudmonterede ledning på plads på skinnenhovedet, og så er hjertestykket polariseret - ingen grund til at skulle bakse med relæer, diagrammer, trykknapper og indviklede ledningsforløb. At akslerne så kortslutter, hvis man skærer et sporskifte op, det må man acceptere - i virkelighedens

verden skulle et opskåret sporskifte aflåses, indtil en banekolonne nogle dage senere var kommet forbi for at reparere/kontrollere det. Det klarer vi hurtigere på modelbanen!

Til arbejdet

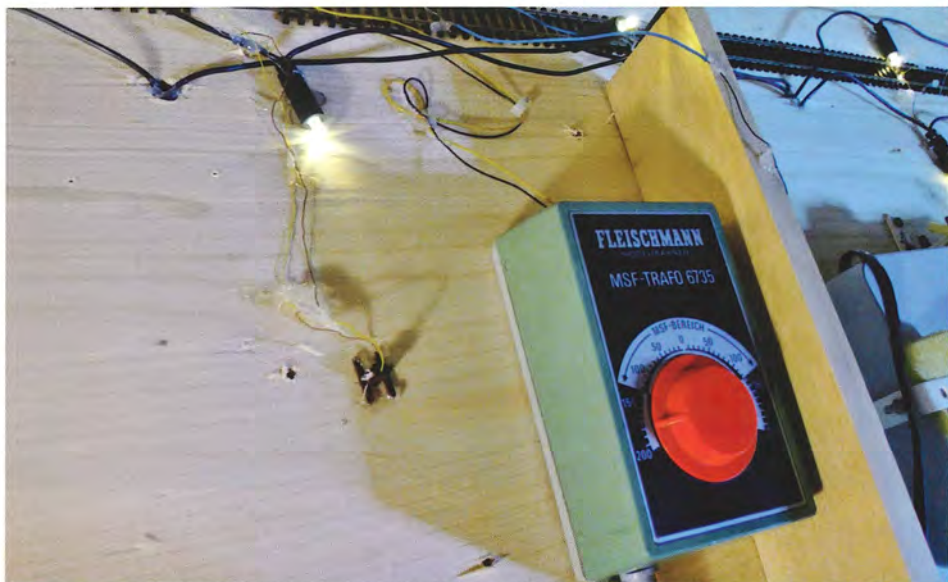
Ballasten på Rocos skinner er lidt for grov til min lille sidebane, men det løser jeg senere. Nu gjaldt det skinnelægningen. Jeg begyndte i indkørselsenden, hvor der skulle ligge to sporskifter samt den halve englænder - tæt



Z21-enheden og transformatoren har hver deres faste, beskyttede pladser under anlægget. Her ses også flex-skinneerne til gadebelysningen.



Z21-enheden skal monteres med hjemmelavede beslag, lavet af små, sammen-skruerede vinkler med skumgummi som beskyttende 'indlæg'.



Blot to ledninger til flex-skinne sørger for strøm til gadebelysningen. Her ses også juletræskæden til husbelysning.



Som det kan fornemmes, har skinnerne forskellige farve på inder- og ydersider.



Sidesporet ved remisen fører forbi kulgården, så derfor er sporet nærmest druknet i kulstøv og andet skidt. Som det ses, mangler understopningen...



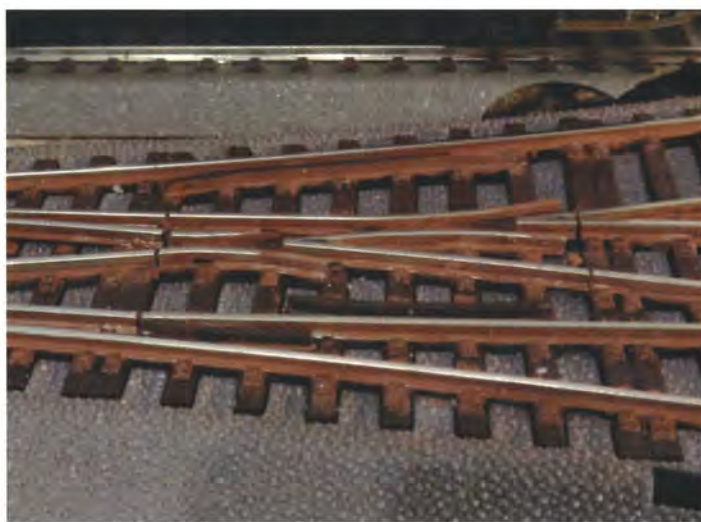
Det lille, grønne kabel skal sættes på en af skinnerne og bruges ved programmeringen af sporskiftedekoderen. Herefter gemmes ledningen under ballasten.



Udenfor sporskifterne ligger sporet uden ballast, blot på et lag af kork eller arkitekturkarton - carton plûme. Bemærk de forskellige nuancer på skinneprofilerne.



Forsøg med tørpulver til patinering.



Trevejsskiftet kræver omhu ved bemalingen.

forbundne. I den modsatte ende skulle trevejsskiftet samt to andre "normale" sporskifter ligge, ligeledes i forbindelse med hinanden. Imellem disse skulle der være tre parallelle spor – men for at undgå et kedsommeligt sporforløb blev de to sporskiftegrupper "vredet" lidt i forhold til hinanden, sådan at de tre parallelle spor har fået et kurvet forløb og ingen helt lige strækninger. I øvrigt ligger sporene på den nærmeste halvdel af anlægspladen sådan, at betjeningen af togene (til- og afkobling, rangering) er den lettest mulige – og togene er jo det vigtigste element på anlægget. Bag sporene blev der plads til en vej og en bykulisse.

Sporene udenfor sporskiftegrupperne er lagt med skinner uden ballast. Her er benyttet kork eller arkitekturkarton som underlag. Det er meningen, at mellemrummene mellem sporene skal dækkes

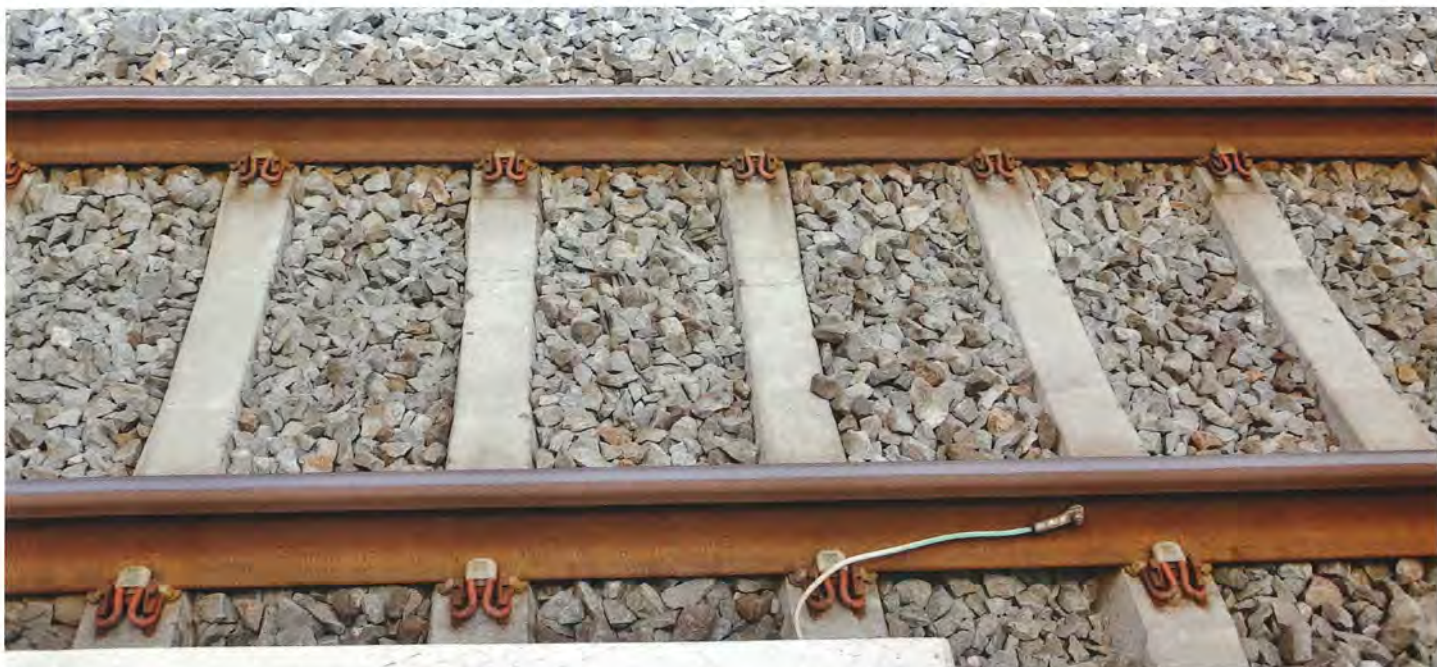
helt af grus, således at der ikke forekommer ballastskuldre her. Det skulle gerne give det indtrykket af en ganske simpel overbygning, hvor sporene nærmest ligger lige på jorden i grusballast uden ballastkrone.

Inden monteringen af sporskiftegrupperne blev skinnerne patineret (med pensel) for at give dem et mere realistisk udseende. Hertil brugte jeg forskellige farver fra Humbrol – rustfarve på ydersiden, snavset grå på indersiden. Vær særligt agtpagivende ved sporskifternes bevægelige dele. Skinnehovederne blev, efter at malingen var tør, rensed med små stykker masonit – den ru side af masonitten er noget af det bedste at bruge til skinnerensning, da det ikke ridser skinnerne som mange renseklodder med metalspån gør, og klude med rensebenzin fjerner ofte også malingen på

ydersiden af skinnehovederne, hvilket er urealistisk – det er jo kun på indersiden af skinneprofilerne, at flangerne sliber skinnerne til. En detalje, javist, men ikke desto mindre værd at have sig for øje.

Dejligt snavset

I øvrigt har spors patinering og udseende ændret sig med tiden: Hvor ballasten og skinnerne førhen hurtigt blev meget snavsede og mørke at se på, specielt på indersiden, holder de sig i dag langt mere rene i længere tid. Årsagerne er mange, men de væsentlige er, at hvor damp- og diesellokomotiver spildte meget snavs under kørslen (olie, sod, støv, aske, slam og andet) og vognmateriellet også efterlod deres spor (bremsestøv, fækalier, affald osv.), er flere af disse "aflejringer" i dag forsvundet - der er ingen damplokomotiver i drift, togene spilder ikke nær



Moderne spor som her på Langeskov trinbræt er stort set ens på begge sider af profilet, og såvel ballasten som svellerne er ret rene. Foto SoB.



Rod og ufærdige bygninger - der er lang vej endnu. En udtjent godsvogn fra det australske firma Trax tjener som entreprenørvogn.



Og så lukker vi for denne gang - på banegården er de vist også ved at gå til ro.

så meget olie, toiletterne har fået lukkede systemer, vinduerne kan ikke længe åbnes, og bremserne er forbedrede, så skinnerne og ballasten og svellerne ser i dag langt renere ud end førhen - faktisk er skinnernes inder- og ydersider næsten helt identiske, hvad "patinering" angår.

Tilbage til anlægget: Da jeg først og fremmest agter at køre med materiel fra ca. 1900-65, skal sporene bære præg af sod, olie, bremsestøv og anden forurening - derfor bemalingen med forskellige snavsede nuancer. Senere, når grusballasten er lagt (oven på den indbyggede skærveballast), er det sværere at bemale skinneprofilerne, så derfor skal det gøres som noget af det første.

De to sporskiftegrupper blev herefter forbundet med flexskinner (også Roco),

mens sidesporene blev lagt med Tillig Elite med jernsveller. Dels er Tilligs skinneprofil spinklere end Rocos, dels giver jernsvellerne et mere autentisk, tysk udseende - mange steder anvendes stadigvæk jernsveller på underordnede baner i Tyskland. Undervejs blev spornettet afprøvet konstant, for det er træls at skulle brække noget op på et senere tidspunkt - så hellere kontrollere én gang for meget end én gang for lidt. Men så kan vi vist komme videre til næste punkt, ballasteringen. Det ser vi på i næste nummer.

Til forsvar for Roco-Line med ballast

Såvel Trix/Märklin C-Gleis, Fleischmann Profil, Roco Geoline og Piko A-Gleis har skinnesystemer med indbygget ballast, men de ser alle for legetøjsagtige ud for mig, da "ballastskuld-

rene" er meget smalle og har dårlige stenstrukturer. Spor uden ballast (Peco, Tillig Elite, Roco-Line, Piko, Märklin K-Gleis m.fl.) har den ulempe, at sporskiftedrevene enten skal placeres ved siden af sporet eller underjordisk - samt at der så skal trækkes flere ledninger til pulte. Og er der noget ved bygning af modeljernbaner, jeg virkelig hader, er det alt det elektriske arbejde med ledninger, pulte, relæer, trykknapper osv. I realiteten kunne jeg derfor kun vælge mellem tre skinnesystemer, da der skulle være et asymmetrisk trevejssporskifte samt en halv englænder på banen. Det er kun Peco, Tillig Elite samt Roco-Line, der kan tilbyde disse interessante sporkombinationer. Da Roco-Line som den eneste af disse kandidater tillige giver muligheden for at skjule drevene under ballasten, gav valget sig selv.

Märklin-nyheder

BR 212 i 1980'ers bemaling.



BR 212 i poppet lakering *Tekst og fotos Flemming Søeborg*

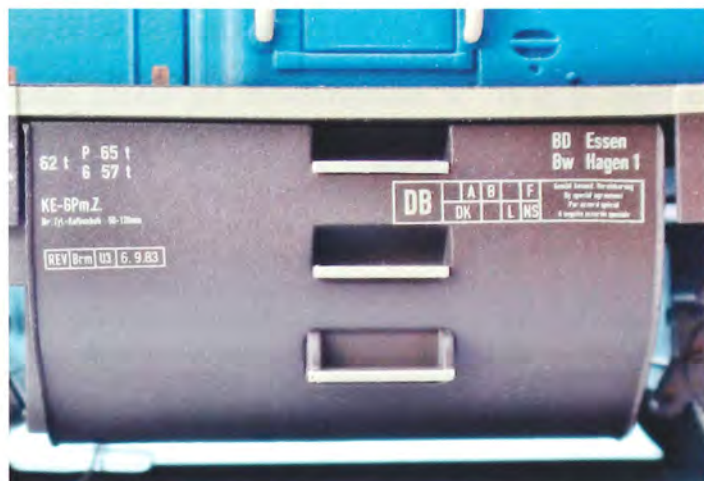
Meningerne er nok stadigvæk delte, når det drejer sig om 1980'ernes 'moderne' bemalinger af DB-trækkraft, hvor det oceanblå/beige design dominerede; mange hadede denne lakering, som da heller ikke var egnet til alt materiel, men på standardlokomotivet BR 212 (ex. V 100) passede det faktisk meget godt - måske især fordi den beige farve kun blev brugt som pynt her og der.

Hvorom alting er, så har Märklin nu udsendt denne model i fin udførelse. Denne type modeller, som enhver tysk producent skal have i sortimentet, går lokalt under betegnelsen "Brot- und Butter-Maschine", da de hører til det faste sortiment.

Modellen er udstyret med lyddekoder og har mange funktioner, ligesom der også er en del muligheder for forskellig lygteføring (LED-belysning). Modellen har motor med svinghjul, og der er træk på alle aksler via kardanled. Naturligvis er der frit gennemkig gennem førerhuset.

En finesse ved modellen er, at den åbenbart er godkendt til kørsel i Danmark ("DK" i RIC-rasteret). Jeg kender ikke til billeder af BR 212 undervejs her i landet, så jeg vil formode, at der blot har været tale om kørsel fra grænsen og til Padborg hhv. Tønder stationer - hvis overhovedet. Har nogle af læserne viden om og evt. billeder af disse mulige kørsler?

Märklin art. nr. 39212 BR 212 314-9 Diesellokomotiv. H0, epoke IV. Pris ca. kr. 2.400,-



Tilladt til kørsel i Danmark - men hvor langt op i landet?



Egentlig ser 212'eren ganske godt ud i denne bemaling.



Märklins syrekrukkevogn set oppefra med de let forsatte låg på krukkerne.

Syrekrukkevogn fra DSB *Tekst og fotos Flemming Søeborg*

Det er vel ikke længere en nyhed, da vognene kom sidste år, men den er først nu dukket op her - Märklins udgave af en dansk syrekrukkevogn. Lad det være sagt med det samme, der er tale om en tysk vogn, påtrykt danske påskrifter - men når det så er sagt, er Märklins model ikke den værste blandt de efterhånden mange udgaver fra forskellige producenter.

Märklins model passer ikke helt mht. dimensionerne, men hvad der er en ubetinget fordel er, at de vandrette brædder, der holder sammen på rammen om krukkerne, har en tilpas bredde til, at der kan være trykt en korrekt, dansk tekst der - på Brawas ellers flotte model var der ikke plads til påskrifterne.

Vognen har en stor lighed med den bevarede vogn på Jernbanemuseet i Odense, men heldigvis et andet nummer. Krukkerne er blanke, næsten sorte - på den udstillede vogn er krukkerne dels halvmatte, dels brune i forskellige nuancer. Velgørende ved Märklins model er til gengæld, at påfyldningsstudserne er drejet lidt i forhold til hverandre - ganske som de er i virkeligheden. På bremseplatformen er monteret en lejder, men den har DSB-vognen forlængst mistet, og der skulle være seks diagonale krydslister på siderne. I øvrigt blev de sidste af de ellers ret mange syrekrukkevogne udrangeret i årene 1950-68. Märklins vogn, Zs 508059, blev udrangeret i 1954 - men modellen er revideret i 1957... En lille svips ved en ellers fin vogn.

*Märklin art. nr. 46393 DSB Zs 508059 Syrekrukkevogn. H0, epoke III.
Pris ca. kr. 300,-.*



Billeder med disse vogne i drift er sjældne, så her det østtyske BR 55 undervejs med tysk syrekrukkevogn i DDR 1967 - lige til modeljernbanen. Foto Kaj Pedersen.



Nærbillede af litreringspladen



Nærbillede af krukkerne på den bevarede vogn. Bemærk betegnelsen på krukkerne.



Her ses tydeligt farvespillet i krukkerne og de forskellige retninger, som lågene har.

Krokodillens forgænger

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Man må lade Märklin, at firmaet konstant udfordrer sig selv og finder nye, interessante forbilleder. Således er det schweiziske ellokomotiv Fc 2x3/4 "Köfferli" en af årets mest spændende modeller - og så er det tilmed en godt 100-årig jubilar, idet disse lokomotiver blev udviklet til og sat i drift på Gottard-strækningen i 1919, men modellen er først dukket op nu.

Der blev bygget fire 'forserie'-lokomotiver af forskellige fabrikker; Fc 2x3/4 nr. 12201 (senere betegnelse Ce 6/8 I) kunne trække 860 t på 12 o/oo stigning med blindaksel, driv- og kobbelstænger (meget lig de senere "Krokodiller". For at mindske akseltrykket og få plads til elektronikken måtte der sættes små "kasser" på fronterne og tilføjes for- og efterløbere. Kasserne gav lokomotivet øgenavnet "Köfferli" (Den lille Kuffert").

Med tiden blev lokomotivet overflyttet til andre regioner (f.eks. Basel), men med tiden blev typen mindre og mindre brugt, og i 1967 blev det sidste af disse pionérer hensat. Nr. 12201 blev dog renoveret som historisk unikum og kom her efter til at køre endnu bedre, men blev i 1982 endegyldigt ud rangeret.

Modellen

Märklins model er, naturligvis, overvejende konstrueret af metal. Den er fyldt med detaljer, overdelen har myriader af nitterækker, og det ret dystre udseende er godt gengivet. Jeg er især fascineret af taget, hvor der er masser at se på og begejstres over - flotte pantografer, modstandsgrupper, isolatorer, lynafledere, løbebrædter og meget mere.

På siderne er der monteret kølerør for transformatoroile, mens de to "kuffert-opbygninger" for og bag er udført som leddelte konstruktioner - vist ikke helt korrekt, men et kompromis med hensyn til kurvekørsel. Jeg kender ikke nok til forbilledet, men der synes at være en spalte mellem kufferterne og selve fronten - men så stor sidebevægelighed, som der er på modellen, kan jeg dårligt forestille mig, at forbilledet har, trods alt.

Der er mange digitale lyd- og lyseffekter i modellen, bl.a. belysning i førerrum og maskinrum. "Köfferli" er måske knapt så legendarisk som "Krokodillen", men Märklin har sat denne originale maskine et gedigent "mindesmærke" - og det er altid fascinerende at se gangtøjet på disse gigangter bevæge sig.

Märklin art. nr. 39520 SBB Ellokomotiv Fc 2x3/4 "Köfferli". H0-model, epoke II. Pris ca. kr. 4.000,-. Findes også hos Trix med nr. 22968.



Påtrykkene er der intet i vejen med.



Fleksibel undervogn sikrer god kørsel, også i skarpe kurver.



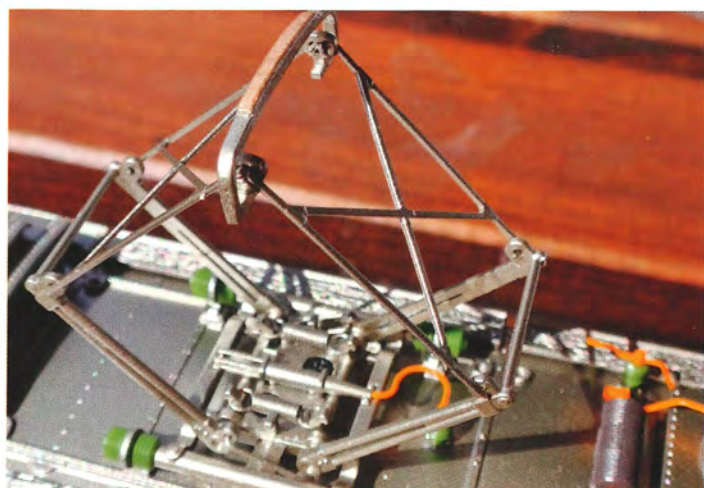
En vægtig og vigtig nyhed, SBB Fc 2x3-4.



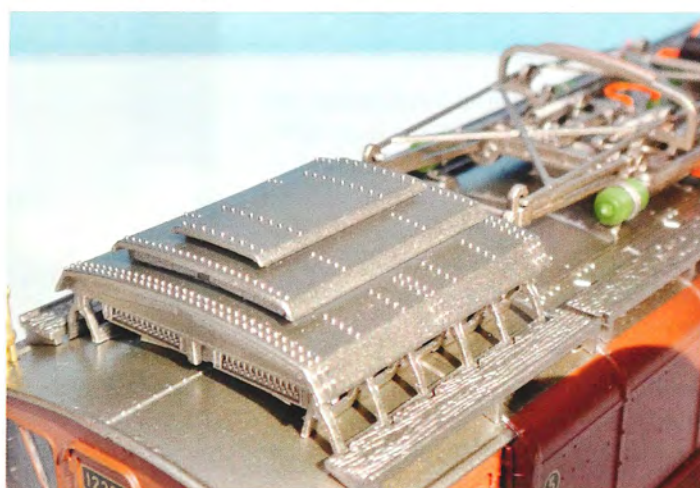
Nok ikke helt korrekt med udsvingende 'kuffert', men udtryk for det muliges kunst.



Lidt bedre ser det ud forfra, men måske skal man blot abstrahere fra udsvinget og nyde modellen som helhed.



Også pantograferne er det værd at kigge nærmere på.



Flotte detaljer på taget - og i øvrigt rundt om på hele modellen.



Et fint, lille iltog i 'moderne' farver.

Vogne med central indstigning

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Parallelt med udsendelsen af BR 212 sender Märklin en række passende vogne til iltog. Det er vogne med centralt indgangsparti. Disse dobbeltdøre sikrer, sammen med de traditionelle døre ved vognenderne, hurtig passagerudveksling på banegårdene.

Der er tale om tre varianter - 1./2. klasse ABylb 411, 2. klasse Bylb 421 og styrevogn/2. klasse BDyIf 457 - er ligesom BR 212 i den todelte farvesætning, hvilket også passer nogenlunde godt til vognkasserne. Vognene er udmærket dekorerede og har flotte detaljer f.eks. på taget, hvor de mange nitter gør sig godt. Indretningen er ensfarvet beigebrun, hvilket ikke er helt korrekt, for 2. klasse havde "lækre" plasticsæder dengang. Vognene er noget forkortede (ca. 1:100), men det er et kompromis for, at de skal kunne køre også på snævre radier.

Alle modellerne har indbygget belysning og højsiddende slutlanterner samt strømførende koblinger. Belysningen fungerer dog kun i sammenhæng med styrevognen, som er udrustet med dekodere. Desværre har jeg ikke haft styrevognen til bedømmelse, hvorfor jeg heller ikke kan afgøre, hvordan belysningen virker. Vognene er vedlagt enkelte dele til vitrinebrug og er forsynede med vognløbsskilte (Hagen-Brügge/Westfalen).

Lakeringen på siderne forekommer dog at være lidt uheldig, idet farvelaget ligner hammerlakeret overflade i forstørrelse. Det gør også påskrifterne lidt 'uldne' i det, men om der er tale om en enlig svale, ved jeg ikke. Dog skal man nok lige bede om at få lov til at kigge nærmere på modellerne inden køb.

Märklin art. nr. 43125/43165 DB II-togsvogne ABylb/Bylb. H0, epoke IV.
Pris ca. kr. 600,-/stk. (styrevognen dog ca. kr. 1.050,-)



Forbilledet for 1.-2. classes vognen ABylb, Foto DB.



Indretningen i 2. classes vognen - dejlige røde, klæbende vinyl- eller plasticsæder.



Klare farver, men lidt uheldig lakering og uldne påskrifter. Bemærk de røde ringe - forbud mod at kaste ting ud ad vinduerne.



Markant vogngavl med højsiddende slutlanterner.



Strømførende kobling.



Unimog med ledningsvogn *Tekst og fotos Flemming Søeborg*

Den teknologiske udvikling har gjort ting mulige, man førhen kun kunne drømme om - eller løse på besværlig vis. Jeg tænker f.eks. på motorisering af små køretøjer. Her spiller en ting som slæbeskoen og køretøjets vægt en stor rolle - er modellen for let, fungerer den ikke på punktkontaktskinner. Her har Märklin årelang erfaring, og et af resultaterne ser man i dette sæt, bestående af en Unimog med skinnehjul samt en tilkoblet, gul fladvogn med diverse udstyr.

Køretøjet er beregnet til ophæng af køretråd, og på ladet er der en kabelrulle, et stativ samt en kasseagtig opbygnig. Unimog'en er en fint udført model med 'chauffør', skinne- og vejhjul og i øvrigt fint detaljeret med nummerplader, front- og slutlanterner m.v. De små trollehjul er dog blot attrapper, og bag gummidækkene er der rigtige jernbanehjul med flanger - det giver en sikker kørsel.

Fladvognen er til gengæld en teknologisk vidunder, for denne ret enkle vogn har det hele - nemlig drev, dekoder, lys- og lyselektronik - og det meste af det er samtidig usynligt, i det mindste for det blotte øje.

Drevet er nemlig placeret i undervognen og er camoufleret i en sort 'kasse', som man egentlig ikke lægger mærke til under vognbunden. Her er der også anbragt et par slæbesko af en for mig hidtil ukendt konstruktion - men den fungerer. I den gule kasse er der bl.a. en højttaler, og dette aparte køretøj kan, udover at køre selv og skubbe Unimog'en, udsende diverse lydeffekter, herunder udrykningslyde. Der er monteret en slutlanterne på den ene gavl, der naturligvis også kan vise to hvide lys fremad. Desværre er der umådelig lang afstand mellem Unimog'en og godsvognen - og den kan ikke umiddelbart forkortes, da specialkoblingen er strømførende.

Bortset fra det er det ganske imponerende og viser netop, hvad teknisk snille kan føre til. Godsvognen er godt nok en udvikling fra Viessmann og har tidligere været præsenteret her i bladet, men den første model var til to-lederbrug, så det er godt, at udviklingen ikke har stået i stampe. Det er i hvert fald et fint og usædvanligt lille "togsæt", som Märklin har sendt på sporene. Og har man ikke køretrådsanlæg, kan arbejdstøjet jo i stedet være i gang med at udlægge fiberkabler langs banen, så det kunne også bruges til det.

*Märklin art. nr. 39940 DB Unimog med redskabsvogn. H0-model, epoke V-VI.
Pris ca. kr. 2.800,-.*



Plakater og postkort

Af Flemming Søeborg

For nostalgikere og tog- og sporvognsentusiaster er der godt nyt, idet firmaet Alfarvej.dk ved Kim Andersson har lanceret en stribe plakater og postkort med nytegnede, men velkendte motiver – tog, sporvogne, kendte bygninger fra København, men også specielle sportsmotiver så som fodboldtrøjer, mål, den store tribune i Idrætsparken (før ombygningen til "Parken") og meget andet. Tegningerne findes i flere formater, fra postkortstørrelse til plakater.

– Hvordan kom du i gang med at tegne disse motiver?

Jeg har arbejdet som ingeniør i 25 år, men jeg blev selvstændig sidste år og begyndte at arbejde med illustrationer. Jeg er ikke grafiker, og jeg har måttet lære mig teknikken selv, hvilket kostede mange forsøg.

– Vil det sige, at du begyndte helt fra bunden af – og allerede har lavet så mange plakater?

Jeg har gennem mange år tegnet pop-art eller concept-kunst for min egen fornøjelses skyld, men her har jeg måttet eksperimentere meget, bl.a. med Photoshop for at få det rette resultat frem. Det har betydet, at jeg har lavet mange varianter, førend jeg fandt den rette vinkel, de passende farver eller beskæring af motivet, men det har også givet mig en kunstnerisk frihed, som jeg nyder. Jeg vil gerne leve af det.

– Hvordan fandt du på, at sporvogne og ældre tog skulle være nogle af de vigtigste motiver – jeg går ud fra, at du ikke selv har oplevet sporvognene i København?

Det stemmer – dels var jeg for ung til at have oplevet dem, dels voksede jeg op i Rødovre, og det var først langt senere, at jeg fik øje for det smukke og fascinerende ved de gamle sporvogne. Jeg hørte jo ældre mennesker tale med varme og glæde om sporvognene, selvom mange nok har glemt, hvor kolde de var om vinteren, og at sporvognene jo også var ret ukomfortable med høje trin og måske skramlede lidt, når de kørte. Men efter at jeg satte mig ind i forholdene, kunne jeg godt følge entusiasternes begejstring, og derfor har jeg tegnet flere sporvognsmotiver.



Cirkus Benneweis i Cirkusbygningen 1977.

– Hvilken vogn var så den første, du tegnede – og hvorfor?

Det var linie Buh, sporvognen, der kørte til Dyrskuet på Bellahøj indtil 1964.

– Hvorfor netop denne linie?

Fordi jeg kom til at bo på Bellahøj, i et af punkthusene efter at have ventet på en lejlighed i 21 år – så gav det næsten sig selv. Der er noget symbolsk i det for mig. Og så er jeg også fascineret af linieskiltene med kviehovedet på – de er

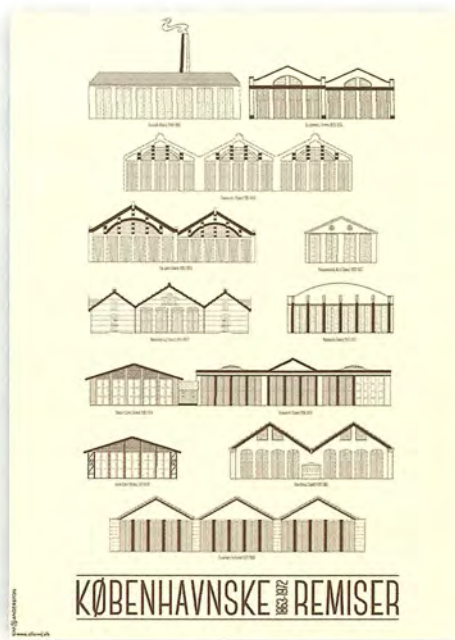
vist tegnet af Sikker Hansen.

– Og hvad med de andre sporvogne – for eksempel har du lavet linie 8 som Düseldorfer-ledvogn. Linie 8 fik jo aldrig disse vogne?

Næ, men det var en bestillingsopgave til én, der boede på Christianshavn, og som ønskede sig en ledvogn beskiltet som linie 8. Ellers bestræber jeg mig på at lave tingene historisk korrekte – og en af mine seneste plakater viser de forskellige sporvognsremiser i København, tegnet i



Eksempel på Kims kærlighed til remiserne.



Fronten af sporvognsremiser.



Irma-plakat.



Kim Andersson printer sine plakater hjemme.



Udvalg af forretningsskilte i Rødovre Centrum.

fin, tynd streg.

– Du har også tegnet nogle af de ikoniske reklamer i København – ”B.T.” fra Idræts-parken, ”Saga”-logoet fra biografen på Vesterbrogade – og så Olsen Banden oppe på Rådhusuret.

Ja, jeg har gennem mange år samlet på billeder af forretningsskilte, og jeg har også lavet illustrationer af samtlige de forretningsskilte, der var i Rødovre Centrum ved åbningen i 1966 – måske lidt nørdet, men det er jo også historie. I øv-

rigt opdagede jeg, at min fars onkel Erik Andersson (1923-1983) også var plakat-tegner – i den helt store stil. Det var nemlig ham, der tegnede og malede klovnene på Cirkusbygningen, dengang Benneweis holdt til der (i 1970’erne og frem).

– Jeg har studset lidt over navnet Alfavej – hvad ligger der i det?

Navnet er en måde at tænke på – for det første er A jo det første bogstav i alfabetet, men der ligger mere i det. På et tidspunkt boede jeg i Virum, på Kongevejen. Den

vej var jo forbeholdt hoffet i modsætning til Alfavej/Algade, der var veje og stier for alle andre. Overordnet set betyder det, at alle skal føle sig velkomne, men der er også lidt rustikt over navnet, føler jeg. Mange kender dog slet ikke begrebet ”alfarvej” i dag, så jeg får ofte henvendelser til ”Alfavej”!

– Jeg vil takke for denne samtale – og ønske dig held og lykke med din virksomhed.

Tak – jeg har i hvert fald masser af idéer og planer.

Deutsche Reichsbahn 100 år



Deutsche Reichsbahn (Ost) BR 003 252-4, Kiel Hbf. omkring 1970. Foto Kaj Pedersen.



BR 41 046 ved Frankfurt Nied i 1938. Foto wikimedia commons



BR 50 585 ved drejeskiven, formodentlig Hamborg april 1968. Foto Kaj Pedersen.

Af Flemming Søeborg

I en tid med mange hjemlige jubilæer overser man let andre, vigtige begivenheder. Således er det i år præcis 100 år siden, at samtlige tyske statsbaner (Länderbahnen) blev sluttet sammen i ét stort, fælles jernbaneselskab, Deutsche Reichsbahn (DR). Det skete den 1. april 1920. Under den Første Verdenskrig havde det vist sig, at de over 300 forskellige lokomotivtyper fra de forskellige Länderbahnen var en hæmsko for jernbanedriften, og det var derfor af militær-strategiske grunde altoverskyggende vigtigt at få udarbejdet nye normer for lokomotiver. Den nydannede, tyske Weimar-republik stod over for massiv genopbygning, så derfor måtte lokomotivproduktionen også forenkles. Få år senere blev DR udskilt fra Rigstrafikministeriet som et selv-

stændigt selskab, Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG), med henblik på at give økonomisk overskud. Selvstændigheden varede indtil 1937.

I første omgang byggede det nye selskab videre på de velkendte Länderbahn-typer (G 8.2, G 10, P 8, T 18 samt det nye P 10). Samtidig blev der nedsat udvalg, der skulle se på standardiseringen af alle mål og tolerancer; fremover skulle mange dele kunne anvendes frit til forskellige lokomotivtyper, og man skulle satse på et fåtal af typer (Baureihen, BR). Resultatet blev alligevel et skema med 40 typer, hvoraf dog kun 21 blev bygget indtil 1940. Ligeledes blev der indført et nyt litererings- eller nummersystem med numre fra 01-99, hvor de laveste nummergrupper (01-19) stod for de hurtigste ekspresstogslokomotiver, mens "rangfølgen" faldt, efterhånden som

man kom ned gennem nummerrækkerne, afsluttende med sidebane- og smalsporslokomotiver BR 98-99. Først efter 1945 nåede man frem til, at man slet ikke behøvede så mange forskellige typer. Leder af standardiseringsprogrammet var i øvrigt ingeniøren Richard Paul Wagner, som for mange er kendt for Wagner-røgpladerne, de store "ører", som mange tyske lokomotiver blev udstyret med.

De nye Enhedslokomotiver havde som sagt mange fællestræk, herunder samme "arkitektur" der gav dem et vægtigt og kraftfuldt udseende. Ud over de to første serier, BR 01 og 02, var det BR 24, 64 og 86, der for alvor beviste succes'en med enhedslokomotiverne og fastslog denne norm fremover. For eksempel fik BR 24 og 64 mere end 75 % fælles komponenter (kedel, førerhus, cylindre, gangtøj, hjul,



DB BR 86 711, formodentlig Hamborg, marts 1968. Nummerskiltet angiver maskinens rangertur, ganske som det kendtes fra DSB. Foto Kaj Pedersen.



BR 80 014 juni 2007 ved Süddeutsches Eisenbahnmuseum, Heilbronn. Foto Sam Camdscie - wikipedia.



Fliegender Hamburger som frimærke fra Deutsche Post

forløbere m.m.). Udviklingen betød også, at lokomotiverne fik mere rummelige og lukkede førerhuse, og teknisk blev kedler, fyrkasser m.v. større, ligesom tenderne blev standardiseret til få typer. Generelt blev maskinerne bygget efter prøjsisk tradition, hvor tvillingmaskinerne var det mest almindelige – i øvrigt til stor skuffelse for de sydtyske konstruktører (f.eks. Maffei), der var vant til at bygge compound-maskiner. Mange af disse nye maskiner var dog suveræne – det gjaldt for eksempel for BR 01, 03, 44 og 50, der tilsammen blev bygget i tusinder af eksemplarer. Andre, kendte typer var BR 41, 42, 43, 50ÜK, 52, 80, 81, 85 og 89. I parentes bemærket skylder man lige at nævne, at i samme periode satte DRG naturligvis også en række nyudviklede diesellokomotiver, motorvogne og ikke mindst ellokomotiver i drift, men de falder uden for rækken her.

Lykken og det svære valg

Som modeljernbaneentusiast med forærlighed for tyske baner må man vel prise sig lykkelig for enhedslokomotiverne og deres store antal. Det har betydet, at der er rigeligt med forbilleder at vælge imellem, at modellerne er vel udførte og robuste, holdbare og teknisk helt i orden. Det har jo desværre ikke altid været selvfølgen for danske modeller.

Der er vel ingen tysk modeltogsfabrikant, som ikke har et eller flere tyske standarddamplokomotiver i programmet, og selvom det nu er over 30 år siden, at de sidste plantog med damp kørte i DDR, kommer der til stadighed nye modeller af damplokomotiver – i år således denne lille række, blot i H0: BR 01, 02, 03, 06, 18, 24, 38, 41, 42, 44, 50, 52,

55, 56, 58, 64, 74, 75, 78, 80, 84, 86, 89, 92, 94, 95, 96, G 10, T 12, S 3/6, T 3, T 7 – flere af dem fra to eller flere producenter. Som dansker kan man jo kun blive grøn af misundelse over denne overdådighed. Og dette er kun de tyske storseriemodeller, dertil kommer diverse "Kleinserien" – så der er alle muligheder for at finde sin favoritmodel, når det gælder tyske forbilleder.

Så 100-års jubilæet kan altså fejres med storstilede parader med damplokomotiver – og naturligvis udsendes der passende vogne til lokomotiverne. Jeg har valgt mere nutidige billeder af lokomotiverne til at illustrere artiklen, hvilket jeg håber er i orden.

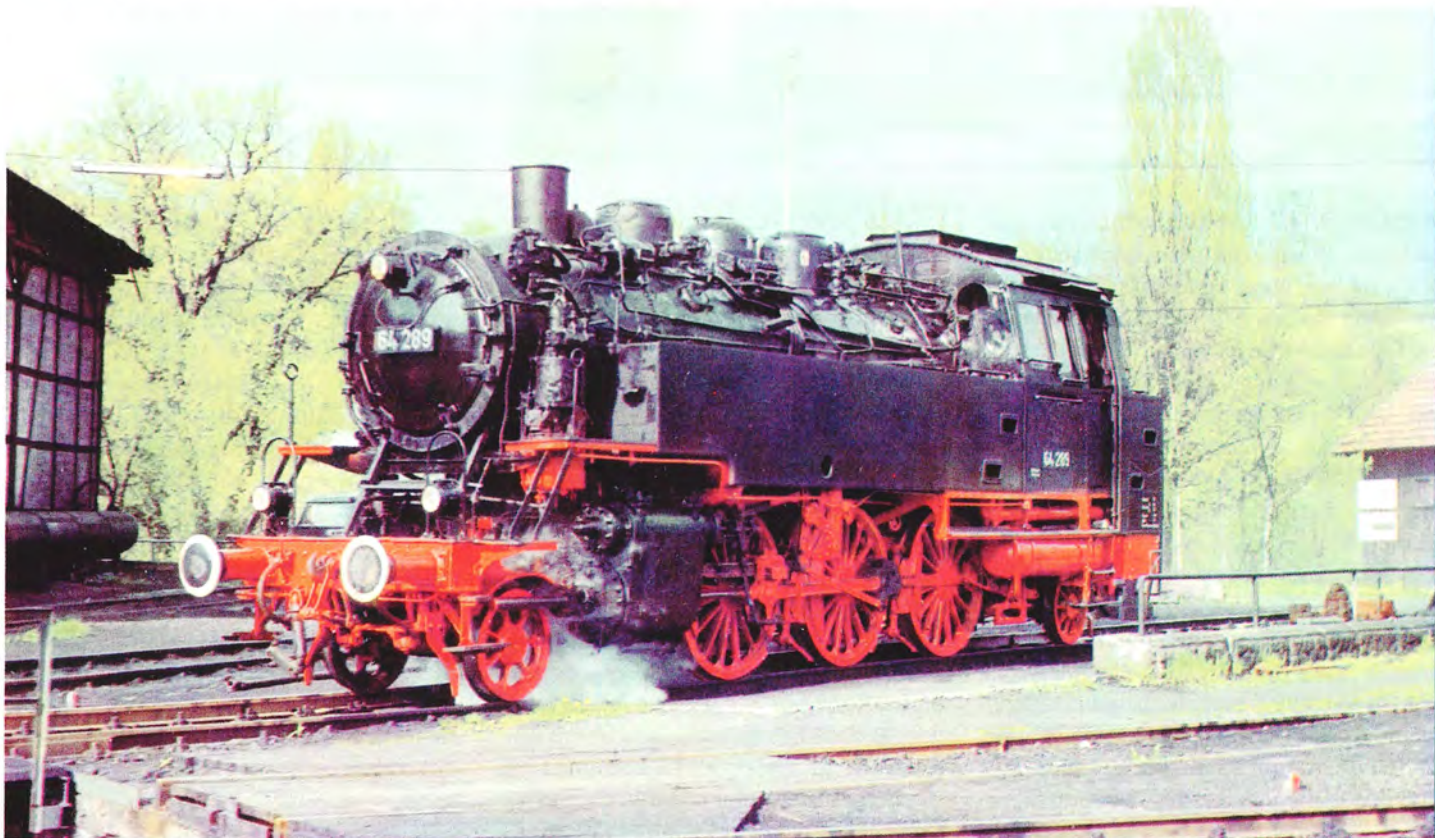
Bubikopf



Da BR 64 blev udsendt i 2008, udgav Märklin en særlig brochure i anledningen - med noget ændrede drengedrømme-symboler...



Bubikopf-frisuren på tysk emaljeskilt fra 1920.



Et af forbillederne, DB BR 64 289, bygget 1928, den 7. maj 1975 i Rottweil. Foto Klaus-D. Holzborn.

BR 64



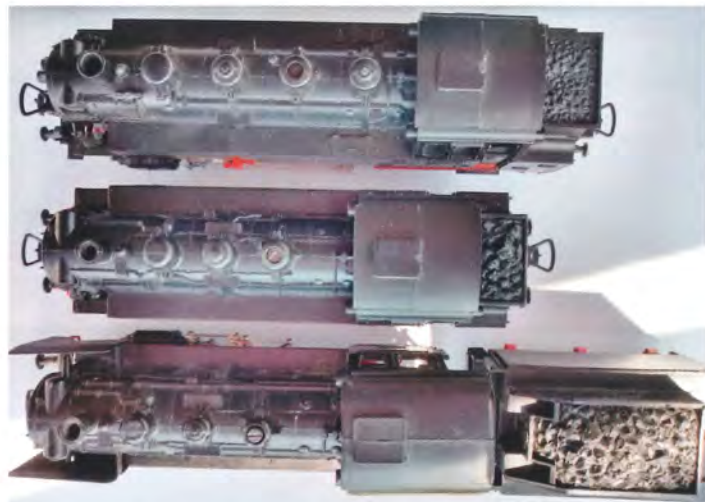
DIE LOKOMOTIVE FÜR DEN BESCHLEUNIGTEN NEBENBAHNVERKEHR

Nr. 190/G11. Achsfolge 1'C1'; 12-Volt-Gleichstrom-Permanentmotor; Heusinger-Steuerung; 2 beleuchtete Stirnlampen; L&P 145 mm.

Das Vorbild ist die 1'C1'h2Pt35.15 der Deutschen Reichsbahn, von der etwa 500 Stück speziell für den Einsatz auf Nebenbahnen gebaut wurden. Höchstgeschwindigkeit 90 km/h in beiden Laufrichtungen.



En katalogside fra et ældre Piko-latalog med Gützolds BR 64. Slg. SoB.



BR 86, BR 64 (begge Gützold), BR 24 (Piko, DDR) - denne ombygget med nye lygter. Slg. Spor og baner.

Af Flemming Søeborg

Bubikopf - drengehovedet - var som nævnt kælenavnet for de små tendermaskiner, BR 64. Måske kan man fornemme stilen fra den gamle sæbereklafe fra 1920. Bubikopf var umådeligt populær, og Märklin helligede deres nye model et helt lille særskrift i 2008, hvor vi dog kun ser forsiden - meget bevidst iscenesat.

BR 64 var også populær i det gamle DDR, hvor Gützold stod for en model - for den tid ret flot, men i dag nærmest håbløst forældet. I øvrigt blev den samme undervogn brugt til BR 75, som var mere harmonisk i udførelsen. Kørslen var nogenlunde med en motor, der fyldte hele førerhuset.

De tre "grundtyper" fra de første enhedslokomotiver er samlet på de to sidste bil-



Sammenligning mellem BR 24 (Roco), BR 86 (Roco) og BR 64 (Trix).J

leder - det ene viser ur-modellerne fra Piko og Gützold, mens det sidste viser de helt aktuelle modeller fra Roco og Trix - og man må sige, at der er en verden til forskel, og at udviklingen ikke har stået stille.

Med tak til Hans-Otto Wrang Larsen for uddybende kommentarer.

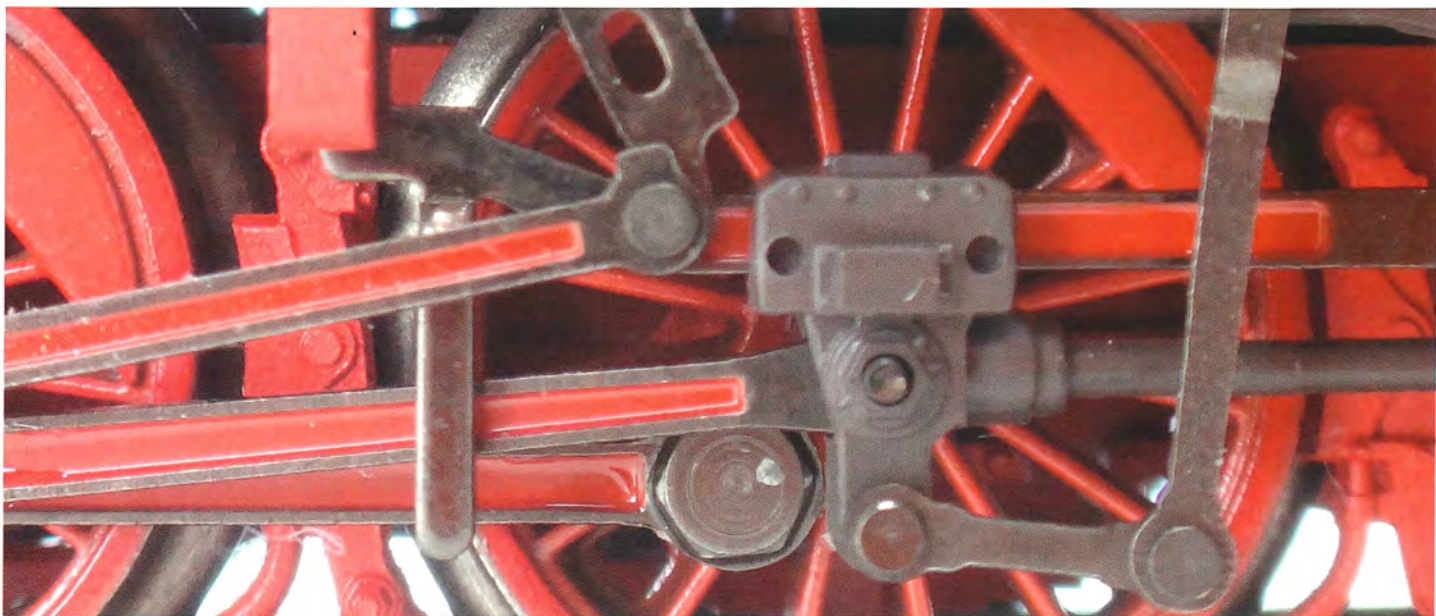
BR 64 fra Trix



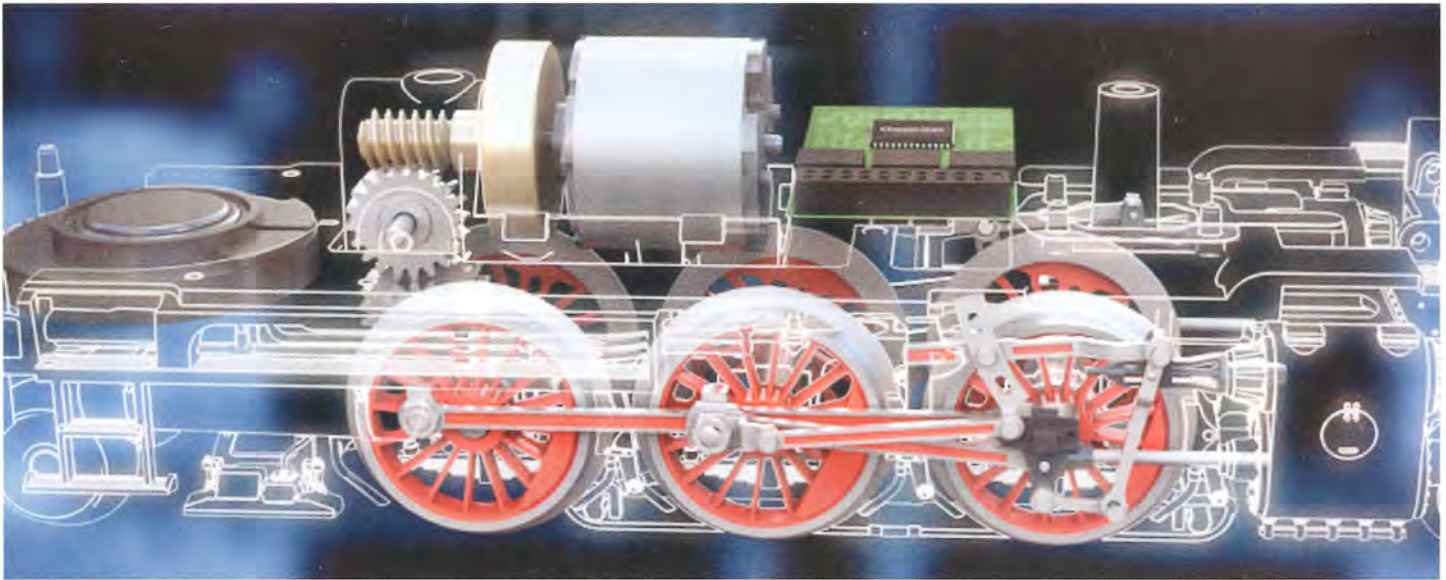
Et fint, lille kompakt lokomotiv til sidebanen - BR 64.



Og her er modellen på vej i vante, tyske omgivelser.



Nydeligt og vel udført gangtøj.



Konstruktionstegning af motor og drev i den nye BR 64. Tegning Märklin.

Af Flemming Søeborg

Mange kender nok damplokomotivet BR 64 fra DB. Lokomotiverne med betegnelsen 1'Cl'h2 Pt 35.15 blev bygget mellem 1928-40 i et antal på 520 stykker, især velegnet til persontog, lette iltog og mindre godstog. De firskårne, kompakte lokomotiver fik kælenavnet "Bubikopf" på grund af deres lighed med tyvernes moderne pagehår (korthåret damefrisur). Efter afslutningen på Anden Verdenskrig var der 278 maskiner i Vesttyskland, 115 i Østtyskland, mens et enkelt var havnet i Østrig. Ved DB afsluttede BR 64 deres tjeneste i 1974 – de sidste var hjemmehørende i Crailsheim.

Modellen er velkendt – mange firmaer har lavet BR 64; Märklin lavede nogle ret vellignende, men plumpe og forlængede modeller allerede i 1948, men i 2008 kom en nyudviklet og helt moderne udgave. Nu har Märklin (gen)udsendt den i Trix-udgave med lyd- og lysfunktioner.

Forbilledet, BR 64 026, stammer fra 1927 og blev bygget af Henschel. Mellem 1936 og 1963 var det hjemmehørende i Gmund, hvor det blev udrangeret den 10. marts 1965. Modellen gengiver lokomotivet, som det så ud omkring 1960.

Modellen

Man mærker med det samme, at lokomotivet er bygget næsten udelukkende i metal. Overdelen gengiver på bedste vis forbilledet med nittede vandkasser, talrige rørforbindelser, førerhus med præcist indfattede vinduer, delvist frit gennemkig under kedlen og helt frit førerhus. Påtrykkene er som forventet knivskarpe. Der er trelys-lanterner for og bag (LED), og lydversionen har talrige funktioner, bl.a. hvin i kurverne og lyd af skinnestød ud over de sædvanlige maskinlyde.

Gangtøjet er af metal og nøje gengivet. Maskinen har træk på tre aksler men kun strømoftag på de samme tre aksler, hvilket skuffer lidt – det kan give afbrydelser ved langsom kørsel, selv i polariserede hjertestykker. Her skulle Trix kigge andre

konstruktører over skuldrene og se, hvordan for- og efterløbere også tager strøm op. Det er ganske enkelt ikke tidssvarende og bør forbedres.

Motoren er en specialkonstruktion med svinghjul, der giver helt frit gennemkig gennem førerhuset, og den giver tillige samme hastighed frem eller tilbage. Lokomotivet kører stille og roligt uden den "vralten", som det rigtige lokomotiv sagdes at have. Hjulene er brunerede, hvilket absolut pynter på modellen. Der er enkelte løsdele vedlagt til vitrinebrug. Et minuspunkt er det dog, at slægtskabet med Märklin-modellen giver sig udtryk i, at pufferne sidder 1-2 mm for højt. Ellers er en fornøjelse at se BR 64 på anlægget.

Trix art. nr. 22658 DB BR 64 026. Damplokomotiv med DCC-lyd, epoke III. H0-model. Pris ca. kr. 2.300,-



Bagenden på BR 64 – de forskellige håndgreb kunne godt være udført lidt slirligere.

Optimering af Heljan DSB B-vogn



Ingredienserne til den helt store renovering ligger klar. Prisen er omkring 300 kr pr. vogn.

Af med toppen – men forsigtigt!



Så er der linet op til den helt store renovering

Tekst og fotos Niels Nørby

I gennem snart mange år har mine designrøde Heljan-personvogne tjent mig trofast i den daglige jernbanetrafik. Jeg har således aldrig haft større kritik at udsætte på disse, men optimere en smule kan man vel altid og ikke mindst forsøge at tilføje lidt ekstra værdi til hobyen. Dette kunne eksempelvis være ved muligheden for at kunne kontrollere vognens indvendige belysning eller ved blot at tilføje passagerer i kupéerne. I det følgende vil jeg beskrive lidt om de forskellige muligheder, hvor udgangspunktet er Heljans katalog nr. 6038, en model af standard DSB B-vognen 50 86 20-83 009-3, der blev leveret fra Scandia i Randers i 1964. Vognen blev udrangeret i 1997 og efterfølgende solgt til Iran.

For tre-skinnekørere som undertegnede er det et passende sted at begynde med at montere AC-hjul, f.eks. fra Roco samt at

fjerne de små ”knaster” på undersiden af vognkassen, der kolliderer med de imiterede dynamoer, når boggiene svinger ud. Disse simple tiltag forbedrer køreegenskaberne betragteligt og er med til at modvirke irriterende afsporinger, især ved kørsel på mindre skinneradier.

Igennem de seneste år har jeg eksperimenteret en del med koblingstyper og efterfølgende valgt at arbejde videre med Fleischmanns Profi-koblinger, da disse efter min mening kobler passende kort og ikke skæmmer udseendet nævneværdigt. Koblingerne har desuden gode egenskaber i forbindelse med kørsel på stigninger og giver en passende stivhed ved styrevognskørsel. Hvis man alligevel kører rundt med de samme oprangeringer af sine passagervogne, behøver man ikke nødvendigvis udskifte alle sine koblinger på hele ens beholdning af rullende materiel.

Profi-koblingerne kobler desuden perfekt sammen med de strømførende Viessmann-koblinger, kat. nr. 5048. Sidstnævnte er reelt en modificeret Fleischmann-kobling, der er påført to messing-ledere. Der kan således overføres en strøm på op til 1 amp., hvilket rækker til belysning af en meget lang vognstamme.

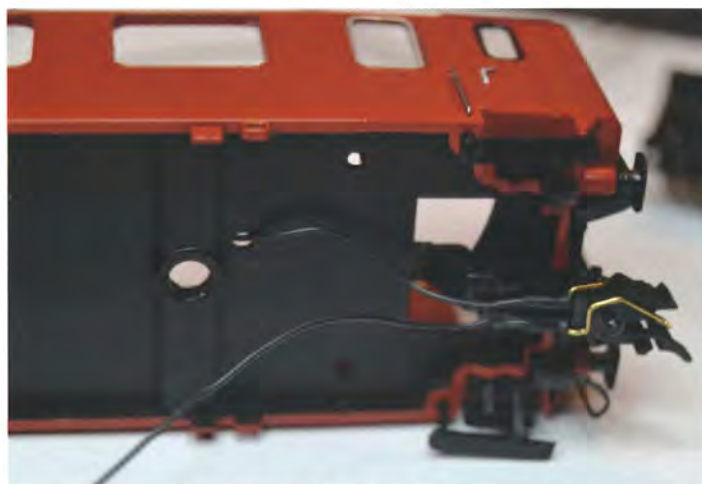
Man har kunnet få vogne med indvendig belysning lige siden modeljernbanens spæde start, dog er det først med fremkomsten af de helt små og prisbillige hvide lysdioder, at glødepæreudgaverne helt er røget ud af markedet. De rent tekniske fordele ved de hvide LED i ”metermål” er åbenlyse, i og med at de er ganske små, har en næsten uendelig lang levetid og et minimalt strømforbrug. Er man lidt fingernem, kan man sagtens selv fremstille en belysningsenhed med 10-12 hvide eller gule dioder og dertil hørende elektronik for omkring 20-30 kr. Lettere er naturligvis at anvende en færdig lysstav



Der er 60 sæder, der skal males, så se bare at komme i gang med penslen!



Der mærkes op og skæres ud i tværskodderne



Den to-polede Viessmann-kobling er nu monteret



Tættere kan det næppe gøres!

fra eks. Viessmann eller ESU, der kan købes med eller uden indbygget digital dekode.

For at begrænse antallet af strømoftag – i mit tilfælde slæbesko – var det hensigten, at lokomotivet skulle kunne levere strøm til alle påhægtede vogne. Ulempen ved dette set up er naturligvis, at belysningen i en henstillet vogn ikke fungerer, da den ikke ejer sit eget strømoftag. Omvendt betyder det ikke så meget for mig, da vognstammerne sjældent bliver adskilt fra deres lok. Men mulighederne er mangfoldige, og man må her følge sit hjerte (og pengepung). Er man to-skinnekører, er situationen omkring strømoftaget en smule lettere at håndtere.

Men nu til den praktiske side af sagen, hvor man straks kastes ud i den vanskeligste del først – afmonteringen af vognens tag. Dette er fra fabrikken fastgjort

til vognkassen med en række små hægter, så vognsiderne må forsigtigt trykkes mod hinanden, indtil en række ubehagelige ”knæk-lyde” høres, og man kan se, at taget løsnes. Spalten sikres så løbende med eks. en tynd strimmel plast mod at klikke fast igen, og man kan fortsætte til det næste fastgørelsespunkt. Er man modig, kan en skalpel være et godt hjælpeværktøj, men der manes til en meget forsigtig fremgang, så der ikke opstår varige skader på tag og vognsider.

Hernæst kan vinduesglassene udtages, da disse blot er klipset fast. I mit tilfælde var det ene åbenbart knækket allerede fra fabrikken og derfor delvist limet fast i vognen, men det lykkedes heldigvis at løsne de resterende dele uden at beskadige noget.

Følgende kan døre, tværskodder, toiletvægge og slutteligt bunden med de indstøbte sæder let udtages, og der er

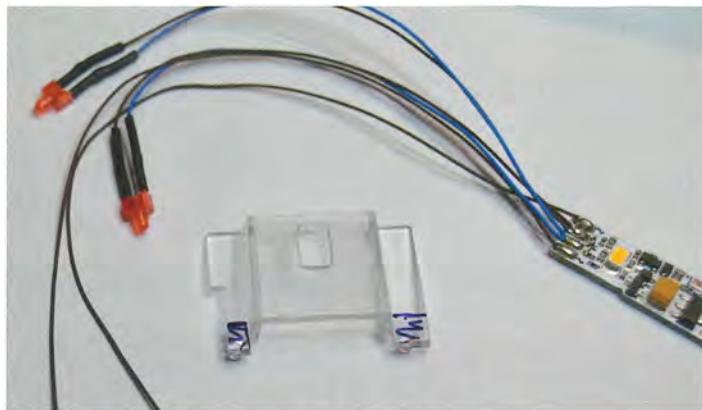
nu adgang til den indvendige styring af koblingskulisserne. Hvis det ikke allerede er gjort, trækkes de gamle koblinger ud af NEM-skakterne, og de to bogier afmonteres ved at klemme den opslidende styretape sammen med en stor pincet.

Vognkasserne er nu klar til at blive udrustet med de nye, strømførende koblinger. Ledningerne herfra føres ind i vognen, gennem de fra fabrikken udførte huller i vognbunden og videre igennem et par nye 2-3 mm huller i det løse gulv op på hvert af vognens toiletter. Bemærk her, at Viessmann anbefaler hvilken af de to ledere i deres kobling, der skal være digitalstrøm (+), hhv. masse (-) for at undgå fremtidige kortslutninger. For en sikkerheds skyld markerede jeg de positive ledninger med en stump tape, før disse blev loddet til hver sin ende af ESU-lysstaven.

Med udgangspunkt i gamle fotos fra DSB-vogne blev farvesammensætning



Med minisliberen fræses ud i gulvet til de røde slutlys-dioder



Heljans slutlygteattrapper må skæres bort



Passagererne strømmer straks til. En tyk lim fra Noch er velegnet til at holde folk godt fast i sædet!



Århus – København, med ophold i Odense. Og naturligvis den evindelige vogn 14...



Det færdige resultat. Lyset i gruppe C (kupe 7-8) er her slukket vha. funktionstasten F5 på CS3.

gen på interiøret udvalgt. Jeg valgte her Vallejos Model Air vandbaserede akrylfarver, der findes i passende mange nuancer og er fortrinlige at arbejde med. Der er primært tale om Burnt Umber til sæder, Dark Grey til sædehynder, USAF Light Grey til vinylgulv, samt hvid til nakkepuderne. Bagagehylderne males med chrome. Forinden var der i øvrigt gået rigtigt mange timer med at male de mange Preiser-figurer og deres medbragte kufferter og tasker i 1970'er-farver, dvs. orange, brun, lilla og lignende.

For at skaffe plads til lysstaven under taget måtte der skæres et lille hak på 8x2 mm i toppen af hver af de små tværskodder. Desværre passer antallet af lysdioder (11) ikke præcist med antallet af kupeer i vognen (10), så lysstaven ender med at skulle ligge lidt uhensigtsmæssigt forskudt. Heldigvis er følgevirkningerne begrænsede og opleves egentlig ikke i det færdige resultat.

En yderligere fordel ved den færdige ESU-lysstav 50708 er, at den er udstyret med to røde slutdioder. Ønskes disse monteret i vognens ene ende, fjernes Heljans lygteattrapper, og der fræses lidt væk af gulvet for at skaffe tilstrækkeligt plads til ledningerne. Efter endt fastlimning males bagsiden af dioderne matsorte for at undgå udtrængende, falsk lys. Herefter bør hele installationen testes med eks. en Mobile Station, inden taget genmonteres. Lyset kan nu tændes separat på adresse 03, i grupper af to el. tre kupéer eller alt lys på én gang, med flakkende lysstofrør, slutlys osv. Jeg må tilstå, at effekten er ganske overbevisende og jeg glæder mig til at programmere dette ind i diverse toghændelser.

Vognløbsskilte er en detalje, der ikke må mangle. Blandt andet Skilteskoven.dk kan levere sådanne med en række forskellige danske destinationer samt tilhørende vognnummerskilte. Der går to stk.

vognløb og fire stk. vognnumre til én vogn. Vognløbsskiltet placeres inden for de på vognkassen markerede holdere og nummerskiltene lige ved siden af.

Besidder man en rolig hånd, kan gumilisterne rundt om de fire døre desuden fremhæves med en tynd, permanent sort tusch, og tilbage er reelt blot at patinere vognen, hvilket giver det sidste pift af realisme. Vælges der pastel- eller vandfarver til formålet, kan resultatet til hver en tid gøres om, såfremt man måtte have fortrudt resultatet og fået "smudset for meget til". Men tag blot en dyb indånding og gå i gang.

I en kommende artikel ser vi på, hvorledes et passende stykke trækraft til de røde vogne ligeledes let kan peppes lidt op.

God fornøjelse!

Litra EA på museum



EA 3004 lige før indrangeringen på spor 18 i udstillingshallen på Danmarks Jernbanemuseum.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det virker lidt underligt, at et forholdsvis ungt lokomotiv som litra EA allerede er "modent" til at komme på museum. Dengang, EA'erne blev introduceret i midten af 1985 og frem, gjaldt de for at være meget moderne og avancerede med asynkronne motorer, men de er åbenbart blevet overhalet af den teknologiske udvikling og er på hastigt tilbagetog - blot nogle få er tilbage hos DSB i dag.

EA blev i første omgang indsat på Kystbanen, men fik sidenhen tildelt kørsler med regionaltog på de strækninger på Sjælland, der blev elektrificerede. Efter åbningen af den faste Storebæltsforbindelse i 1997 fik de landsdækkende "genembrud" - eller i hvert fald kørsel på såvel Fyn som i Jylland, og man kunne se EA foran flere forskellige togtyper - regionaltog, erstatningstog i IC-trafikken, foran nattoget sydpå og foran godstog. Ja, det var sågar et EA-lokomotiv, der trak det store materieltog fra Danmarks Jernbanemuseum i Odense til udstillingsarrangementerne for 150-års jubilæet i København i 1997. EA-lokomotiverne var alsidige, og de kunne sætte i gang med et 1.400 t godstog på en stigning på 15,6 o/oo (som på Storebælt).

EA'erne kunne naturligvis også multiplækobles og styres fra det forreste lokomotiv, og i maj 1999 havde jeg det held



EA 3012 "A.R. Angelo", R 946, E 991 m.v. før afgang fra Odense til jubilæumsoptog i København i anledning af 150-årsdagen, juni 1997.



EA 3020 "G.F. Ursin" + to andre EA med EuroCity-nattoget maj 1999 på Kbh. H. kort før afgang. Foto Flemming Søeborg.



EA 3016 "A.W. Hauch" med godstog i Odense, august 1997.
Foto Flemming Søeborg.



EA 3004 "Ole Rømer" på Jernbanemuseet, 19. juni 2020 - lige ankommet to dage før. Herfra har lokomotivet udsigt til Mx 1101.



Den 5. juni 2011 kunne man se den blåfolierede EA 3020 med nattoget i Kolding - desværre lidt uskarpt pga. farten.



På gulvet er der anlagt et stort legeområde med Märklin Maxi



Den nye landsbykirke er midtpunktet i stationsbyen' på minibanen.

at fotografere EuroCity-nattoget i København med hele tre EA-lokomotiver forspændt. Desværre nåede jeg ikke at notere numrene på de to andre EA-maskiner, da jeg havde travlt med at skulle nå mit eget IC-tog vestpå, men det blev dog til et par billeder af denne sjældne oprangering. Irriterende nok var der en masse master og lignende i vejen, så billederne blev ikke prima - men man kan dog ane de to andre maskiner.

Den 16. juni blev EA 3004 så overført til Jernbanemuseet. Det skete med Mz 1401 som trækraft, og med sig havde toget en række vinrøde stålvogne. Straks efter ankomsten til Odense blev

EA 3004 skubbet ind i udstillingshallen på spor 18, hvor den nu kan ses på nærmeste hold. Lokomotivet er udstillet i den seneste, helrøde bemaling, som er knapt så vellykket som den originale rød/sorte, der virkelig syntes som skabt til dette harmonisk formgivne lokomotiv. Det kan nu være med til at fortælle den lange og snørklede vej til den halvkvædede elektrificering, der er på jernbanenettet.

I øvrigt har A.C.M.E. annonceret, at der vil komme nye udgaver af EA i år - men coronakrisen har udskudt mange projekter, så man må nok affinde sig med lidt ventetid. Især Italien er jo

hårdt ramt, så det vil ikke undre mig, om de bliver udskudt i længere tid. De nye numre er 3010 "Søren Hjorth" (rød/sort) og 3020 "G.F. Ursin" (rød).

På museet er der i øvrigt sket nyt, idet stationsbyen på den udendørs minibane har fået tilvækst i form af en typisk, hvid landsbykirke, strategisk flot placeret på en bakketop. Desuden er der - i hvert fald her i sommerperioden - anlagt en Märklin Maxi-bane indendørs, så måske er modeltogene på vej tilbage til museet? Det er i hvert fald dejligt, at museet nu atter er tilgængeligt for alle.



Så træder BR 78 fra Piko ind på arenaen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg



Uovertrufne detaljer på Pikos nye damplokomotiv.



Andre detaljer på modellen.



BR 78 set fra en mere utraditionel vinkel.

Efter at Piko gennem en lang årrække har udsendt en masse diesel- og elektrolokomotiver og dermed stort set har dækket det tyske marked med modeller af nyere lokomotiver, har firmaet nu udsendt det første nye damplokomotiv i vel nok ti år. Det er en fuldstændigt nyudviklet model af BR 78, det store tenderlokomotiv, som mange også kender som T 18.

Pikos model er tillige anderledes end firmaets øvrigt damplokomotiver, idet kedlen for første gang er fremstillet af trykstøbt metal - så det er altså fremtiden.

For nogle numre siden gennemgik jeg Rocos nyudgivne BR 78 (i fransk udgave), og den var flot. Pikos model er om muligt endnu flottere - og så er der heldigvis andre forskelle på de to maskiner: Pikos model har to domer, hvor Rocos har tre, og på Piko-modellen er kulkassen bagpå ("rygsækken") forhøjet og giver dermed maskinen et helt andet, næsten strømlinjet udseende, ligesom de påsatte rørforbindelser er betydeligt tyndere. Desuden er flere detaljer anderledes på den nye model, f.eks. rangerklokke, lanterner, domer, skorsten samt ekstra løselede til montering på pufferplanken (forbilledet var ombygget til styrevognstog). Naturligvis har Piko forsynet såvel forreste som bageste løbebogier med strømoftag.

Pikos model af BR 78 lever til fulde op til vore dages forventninger og kører perfekt, så forhåbentlig fortsætter firmaet med at anvende denne moderne teknologi til kommende damplokomotiver.

Piko art. nr. 50600 DB BR 78 134 damplokomotiv. H0-model, epoke III. Pris ca. kr. 2.300,-.

Lange "Halberstädter" fra Roco

NYHEDER

Den nye vogn i fuld figur.



Af Flemming Søeborg

Mange togrejsende, der skulle fra København til det gamle DDR, har nok rejst med disse vogne tilbage i 1980'erne. De indgik i togene "Neptun" og "Østersø-Express", hvor navnlig det sidste var kendt for også at have de sovjetiske sovevogne med (helt til Moskva). Det var i reglen rene B-vogne eller også de kombinerede A/B-vogne, der indgik i togene, hvor der også var dansk materiel. Man kan læse meget mere om disse oprangeringer i bogen "Internationale tog via Gedser" fra bane bøger 2003.

"Halberstädterne" var en konstruktion fra 1980'erne og baserede sig på UIC-Z-typerne, der havde en længde på 26,4 meter. Det var sidegangsvogne uden klimaanlæg. Alle vogne fik den nye, tofarvede bemaling beige/grøn med lysebrunt tag. Taget var i øvrigt en smule fladere end forgængertypernes tage. Ud over at køre i interne eksprestog i DDR blev de også anvendt i transit- og internationale tog. Trods de forskellige klasser i ABm-vognen var kupéerne lige store.

Roco har nu taget denne vogngruppe op til "revision" og udsendt i første omgang fire forskellige – Am, Bm, ABm, BDms.

Af disse er det nok kun Bm- og ABm-vognene, der har interesse herhjemme. Det optiske indtryk er korrekt med skarp skillelinie mellem de to farver på vognsiden, og vinduerne passer perfekt i åbningerne. Påtrykkene er helt i orden, og der er fritstående, tynde håndbøjler ved dørene. Indretningen er ligeledes i orden, og vognen er velforsynet med apparatskabe m.v. på undervognen. Bogierne er veldetaljerede, og modellerne kører, som de skal – men man skal helst køre på større radier, da det ellers ser for legetøjsagtigt ud.

De nye modeller vil utvivlsomt også være populære herhjemme, da mange efterhånden ønsker at køre med epoke IV- eller V-materiel. Det er altså lettere nu end nogensinde at oprangere et korrekt "Østersø Express"-tog med røde DSB-vogne, beige/grønne DR-vogne samt én eller to grønne SZD-sovevogne. Trækkraften kan være rød/sort Mx, Mz eller ME, og de danske vogne kan være såvel B-vogne som Bn-typer (dog kun indenrigs!). Se flere oprangeringer i bogen.

Roco art. nr. 74801
DR-siddevogn ABm. Epoke IV,
H0-model. Pris ca. kr. 500,-.



Vogngavlen viser, at vogntypen har ret fladt tag i modsætning til 'Görlitz'-typerne med spidst, gotisk tag.



Mh 355 rangerer 'Neptun' eller 'Østersø-Express' væk. Den anden vogn kan være en 1.-2. klasses vogn fra DR. Kbh. H. Foto Leif Ørndorf.



Den indvendige skillevæg til kupéerne er nydelig – og bemærk de bittesmå 1. og 2. klasses markeringer på skydedørene.



Litreringen og øvrige påtryk.

Linie 16 - for 50 år siden

En af de særlige 'kirkegårdsvogne' på Enghave Plads i 1952. Foto Jan Walter via SHS.

For 50 år siden blev den tredjesidste af de københavnske sporvogns-linier, linie 16, nedlagt. Linie 16 var en af de store linier, der var et 'barn' af sammenlægningen af de københavnske og frederiksborgske selskaber i 1919. Linien blev åbnet den 15. oktober 1920 med ruteføring fra Nørrebro (Skodsborggade) via Nørreport og Rådhuspladsen, videre gennem Vesterbro til Enghave Plads med endestation ved Vestre Kirkegård. Senere skete forlængelser i begge ender, dels til Bispebjerg/Søborg, dels til Sydhavnen/Mozarts Plads.

Linie 16 kørte således gennem nogle af de tættest befolkede dele af byen, og det gjorde den selvsagt meget benyttet. I en periode kørte der endda særlige kirkegårdsvogne i pendulfart mellem Enghave Plads og Vestre Kirkegård.

Linien havde oprindeligt hvide skilte med sorte tal og bogstaver; i 1927 blev de ændret til hvide skilte med gulbrune tal og bogstaver - ikke særligt kønne, men da linien var en af de sidst åbnede, var der ikke så mange farvekombinationer at vælge imellem, hvis man skulle nøjes med to farver.

Af pudsige sammenfald kan nævnes, at



Linie 16-omaljестoppedsskilt anno 1927. Samling Leif Bang.

linie 16 på sin vej gennem byen mødte linie 3, 4, 10 og 11 to gange. Den krydsede linie 3 på Nørrebro og fulgtes med den fra Enghave Plads mod Sydhavnen, linie 4 blev krydset ved Nørre Farimagsgade og ved Hammerichsgade, linie 10 og 16 mødtes i Emdrup og mødtes igen på Enghave Plads efter deres egne ture gennem byen, og selv linie 11 havde den en kortere tid møde med to gange - på Frederiksborgvej samt på turen fra Vester Voldgade gennem Vesterbro.

En anden pudsighed er, at inde i City - mellem Nørre Farimagsgade og Axeltorv - fulgtes linie 14, 15 og 16 ad - det eneste

sted i byen, hvor tre linier i nummerrækkefølge kørte ad samme rute.

Med nedlæggelsen af spovognslinie 16 mistede Rådhuspladsen således den sidste sporvogn efter 107 års kontinuerlig sporvognsdrift (med skiftende systemer, linieføring og linier). Byen ændrede hermed ansigt for altid. Det er dog først i år, at skinnerne i Jernbanegade forsvandt for stedse - de burde have været fredet. København har jo i bogstaveligste forstand lagt sporvognene i graven og vil ikke kendes ved de 109 år, hvor sporvognene fungerede. Den 26. april 1970 var det slut for linie 16.



Bogievogn 520 og ledvogn 898 mødes på Nørreport i 1970. Sporene til venstre var for linie 5 ad Nørregade. Foto Jan Walter via SHS.



Et lidt trist regnvejrsbillede af scrapvognstog med vogn 470 i krydset Frederiksborgvej-Tuborgvej i 1960'erne. Foto Leif Bang.



En bogievogn beskiltet som line F ved nattetide i Søborg, september 1958 - sidste udkald for natsporvognene. Foto Leif Bang.

Eftertanker:

Linie 16 og jeg havde på forunderlig vis et vist 'skæbnesammenfald', hvis jeg må tillade mig at blamere mig lidt: 16 er min fødselsdato, og på den led burde linie 16 være min favoritlinie; det var den nu ikke. Dels syntes jeg, at lineskiltene var kedelige og karakterløse, dels foretrak jeg min lokale

line, linie 14, med de flotte rød-hvid-blå skilte. Men linie 16 og jeg havde andre punkter tilfælles: Som natsporvogn hed linien "F", og da den ene endestation var "Søborg", kunne jeg teoretisk såmænd have kørt i min 'egen' sporvogn i nogle år -

- skrev F. Søeborg



Vogn 575 i uombygget stand på Jarmers Plads, foermodentlig i 1930'erne. Vognen er bevaret af SHS. Arkiv KS.



Remisearbejder i gang med at undersøge de elektriske funktioner i bivogn 1552. Også denne er bevaret af SHS. Arkiv KS.



Men nu er det slut - de sidste vogne på linie 16, nr. 866 og 900, mødes på Rådhuspladsen om natten den 26. april 1970. 107 års historie er dermed til ende. Foto Leif Bang.

Interfrigo-kølevogn fra DB

NYHEDER



Så kan der leveres friske fødevarer på køl.

Af Flemming Søeborg

Blandt forårets mange varianter hos Brawa finder man Interfrigo-kølevognen IBS 394 fra Deutsche Bundesbahn i epoke IV-udførelse. Vogntypen ligner standard-kølevognene fra UIC, som også dannede forbillede for DSB's litra IKA, men den tyske vogn er dog meget ældre, idet den stammer fra typen Tnfs38 fra 1942.

Kølevognene fik en isoleret vognkasse (300 mm isolering), inderst med zinkplader, yderst med lodrette trælister og to-fløjede døre. På taget sad fire Flettner-rotorer. I begge vogngavle var der højtsiddene luger til is. I deres aktive tid ved DB blev vognene moderniseret ad hoc, bl.a. med rullelejer og vandrette brædder eller vandfast finér. Efterhånden, som DB fik mere moderne vogne, blev en del overtaget af bryggerier til transport af øl, og således fik mange af vognene farvestrålende bemalinger.

Brawas model

Vognkassen har pladebeklædning og er derfor en moderniseret vogn. Påtrykkelserne er fine og tydelige med DB-"kiksen" på den ene dør. Vognen er RIV-mærket og kan derfor sagtens have været her i landet. Der er monteret en række detaljer på vognen - håndbøjler, endeplatform-



Gennemdetaljeret vogngavl - og alligevel er der mange ekstra dele vedlagt.

mer, trin, rotor, bremseudrustning, så vognen virker helt færdig - og alligevel er der en mængde småsager vedlagt, heriblandt fire stk. reservepuffer. Meget betænksomt af Brawa! De forudmonterede detaljer er i øvrigt meget tynde, men er fremstillet af delrin eller nylon og er derfor fleksible og knækker ikke.

Undervognen er lige så detaljeret med fin gengivelse af hele bremsesystemet, undervognsarmeringen og konsollerne,



Fine og omfattende påskrifter på kølevognen.

der støtter vognkassen, er separat monterede og i øvrigt gennembrudte - en detalje, man faktisk først ser, når man har vendt vognen på hovedet! Så endnu en perle fra Brawa - perfekt til sommerens køletransporter af fødevarer.

Brawa art. nr. 47608 Interfrigo-kølevogn IBS fra DB. H0-model, epoke IV. Pris ca. kr. 400,-.

Bemærkninger til AHTJ-artiklen i nr. 51:

Tak for et godt nr. 51 med lidt af hvert. Jeg har nydt AHTJ-beretningerne. Måske vil et par supplerende billedtekster være til nytte?

Side 8 øverst: M 6 med A 1. Sidstnævnte blev ombygget til kombineret pak- og personvogn, idet to oprindelige 2. klasse moduler - mod fotografen - blev ryddet, endeperron lukket og forsynet med sidedøre med klapper for bred indlæsning (lige til modelbanen).

Side 9 øverst th: Det er snarere et lille godstog, bestående af en stykgodsvogn, en Q-vogn og ovennævnte A 1, der altid løb med i dampfremførte godstog, og sikkert med betjent skruebremse i længere stammer, idet lokomotivets vacuumbremse ellers var eneste aktiv.

Side 9 midt: Billedet er fra "lige før lukketid", idet Sm-fronten ses brandskadet efter en remisebrand i februar 1956.

Side 10 øverst: Stationen er Hammel. Vandkran og I.P. Hansens grovvarelager i venstre side afgør det. (Omtalte "Harry" er sandsynligvis lokofører Harry Jensen, som efter nedlæggelsen kom til DSB, siden til HHJ). Bemærk inaktiv vacuumslange, stammen er sandsynligvis trykluftstyre, sikkerhedskobling og stærkt nedslidte bandager.

Det slår mig lige, at når de "erfarne fotografer" i 1956 fik så mange herlige optagelser af godstog fremført af AHTJ 5, så skyldes det hhv. nedbrud af dieselmotorvogn M 5 i 1955 og remisebrand i februar 1956, hvorunder den indlejede Triangelvogn SKRJ M 4 ødelages.

I bekendtskabskredsen havde familien en dengang AHTJ-ansat, som senere adspurgte fortalte, at godstoget normalt fremførtes af motorvogn, men efter remisebranden måtte damplokomotivet i drift den sidste tid.

Mvh. Lars Rasmussen,
Æblehegnet 5, 8320 Mårslet.



Den genopbyggede SKRJ M 4 'DAVID' den 23. august 1964. Foto Holger B.D. Sørensen.



IKG 20262 fotograferet i Vrads 2019. Foto Vagn Holstein.

Om IG/IV:

Per Topp-Nielsen, Dansk Jernbane-Arkiv skriver, at man kan læse mere om IG/IV-vognene på siderne i arkivet. Se på Nr. 072 om alt for IG-vogne, og nr. 073 om alt for IV-vognene. Det hele - og 5.000 sider mere - kan ses på <http://www.toppsmagic.dk/drm2/drm2.htm> og kan gratis downloades.

Sporvejen er fremtidssikret



Luftfoto af sporterekanten Nyborgvej-Ørbækvej-Ejbygade, affotograferet fra Odense Letbanes hjemmeside.

Af Flemming Søeborg

Under anlægget af den første linie for Odense Letbane har selskabet været forudseende, idet der to steder i byen på forhånd er ilagt afgrenende sporskifter (trekantspor) til brug for de kommende udbygninger af nettet. Den ene forgrening ligger i krydset Nyborgvej/Ørbækvej/Ejbygade i den østlige bydel, hvor der er etableret safgrening mod nordøst til Vollsmose såvel fra Nyborgvej som fra Ørbækvej.

Det samme er tilfældet i vest, hvor der ud for det tidligere sukkerkogerier er anlagt sporskifter, sådan at man senere vil kunne køre såvel fra Middelfartvej som fra Vestre Stationsvej mod Dalum. Det er ganske interessant, at der igen kommer spor i dette område, idet Sukkerkogeriet førhen havde et omfattende sporareal her - og en enkelt skinne ligger såmænd stadig foran bygningen.



Kort, der viser hvor mange sporvejssystemer, der er alene i Europa og Nærorienten. Kilde Odense Letbane.

På parkeringspladsen kan man se skinnen under asfalten. Flere steder dukker skinnen op, andre steder kan man følge den via rusten i vejbelægningen. Det kunne være pudsigt, hvis den nye sporvej kunne genanvende skinnerne her - men det sker nok ikke. De nye

skinner er af meget kraftigt profil og støbes nærmest fast i det underliggende betonlag. Alle billederne er optaget den 1. juni, og siden da er sporarbejderne fortsat, men endnu består sporvejen blot af et antal isolerede strækninger.



Udsigt fra Vesterbro mod Middelfartvej. Her fører sporet til højre mod banegården for den første linie i byen.



Luftfoto af skinnetrekantens på Vesterbro ud for Sukkerkogeriet. Skærbillede fra Odense Letbane.



Krydset Nyborgvej-Ørbækvej (til højre) med afgreningen til venstre mod Vollsmose.



Sportrekanten på Vesterbro set fra den anden side. Til højre anes sporene mod Dalum.



Her på grunden foran Sukkerkogeriet ligger der stadig sporrester. Sporet mod Dalum vil nogenlunde komme til at ligge her. Bag bilen ligger sportrekanten.

Dansk "landhugst" ved Genforeningen



Westerstrasse ved Bü Harrislee Nord, km 178.4 den 26. juli 2019. Når man stiller sig op med kamera ved en baneoverskæring, sagtnes bilisterne automatisk farten.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Som tidligere nævnt er mange markeringer af Genforeningen i 1920 bortfaldet i år, og således er omtalen af begivenheden her i bladet også noget lapidarisk. Selve overgangen fra tysk til dansk administration strakte sig over noget tid, men foregik i det store og hele gnidningsløst, omend ikke uden diverse følelsesudbrud. Således markede personalet ved De prøjsiske Statsbaner med en højlydt pibe-koncert fra damplokomotivernes fløjter tilbagetoget fra det nuværende Sønderjylland.

I øvrigt havde DSB planer om at lade tyske godstog fortsætte kørslen med tysk personale op til Vamdrup indtil april 1921 - velsagtens for at aflaste den nye grænsestation, Padborg (egl. Paddeborg), der slet ikke var dimensioneret og egnet til at være grænsebanegård med blot to spor samt et sidespor (samt ekstra sporplads i Fårhus).

Et af de mere jordnære spørgsmål, der opstod i forbindelse med selve grænsedragningen, var, at Padborg som grænsebanegård med en beliggenhed få hundrede meter fra grænsen havde problemer med sikkerheds-bremselængden fra indkørselssignalet fra Flensborg til første sporskifte på banegården. Der manglede også lange spor i sydenden af stationen til rangering og opstilling af vogne til Tyskland.

Løsningen blev, at der rent lokalt blev etableret en grænsedragningskommission, der fik udvirket, at Danmark (sc: DSB) fik en 145 m og 50 m bred kile ned i 2. zone i det nuværende Tyskland. Der blev også opstillet dansk forsignal på tysk grund tillige med afstandstavler - og den dag i dag står der danske forsignaler på den dobbeltsporede strækning få hundrede meter syd for grænsen.

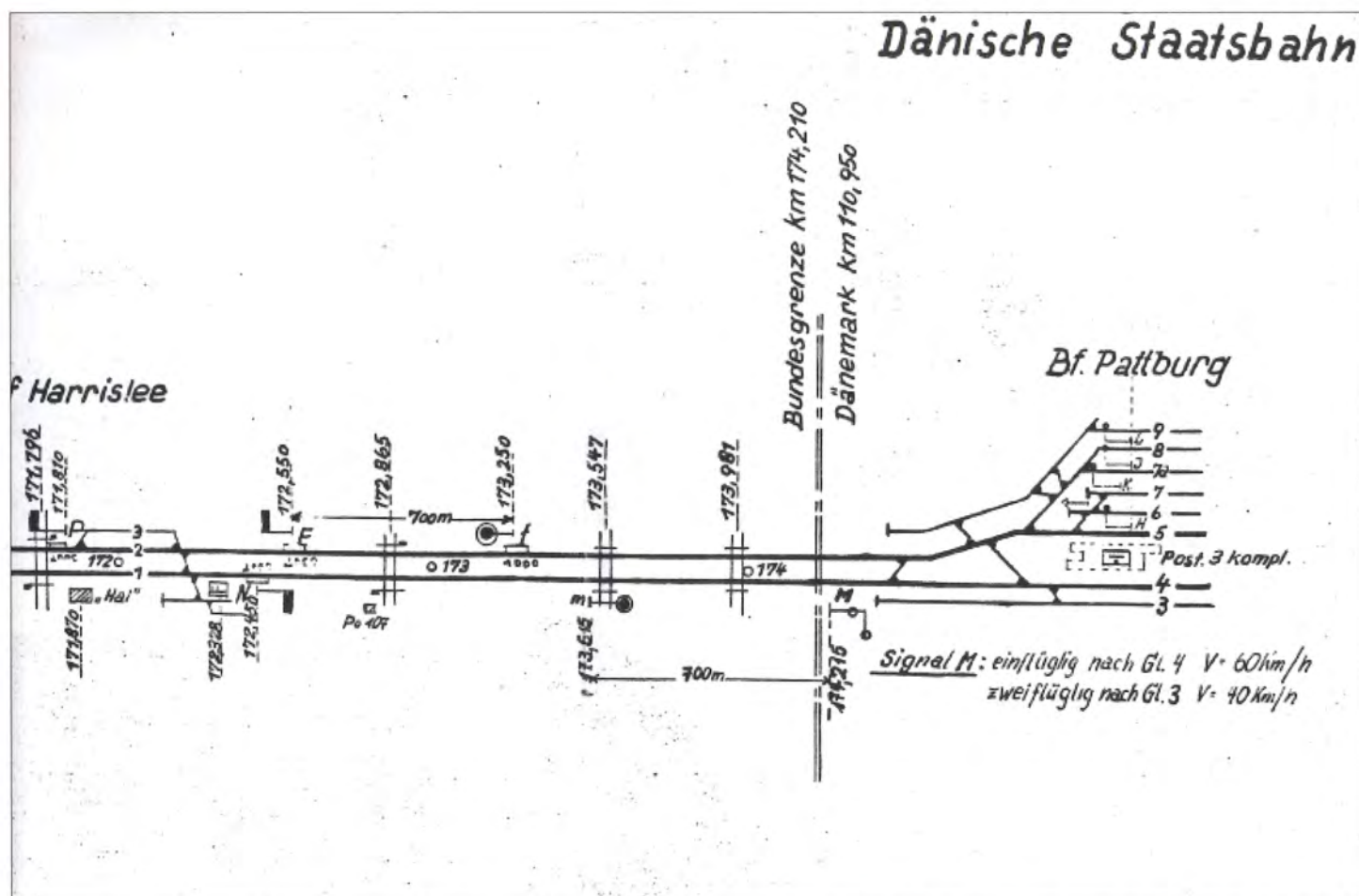
Kører man sydpå over grænsen ved Padborg (landevejen), kommer man efter nogle hundrede meters kørsel til en side-

vej, Westerstrasse, til venstre, og her ligger der en baneoverskæring, Bü Harrislee Nord, i km 178.4 fra Hamborg. Her kan man med det blotte øje mod nord skimte de to danske forsignaler, afstandstavlerne samt noget, der ligner et par danske strækings-telefoner.

Bemærk, at den vedhæftede skitse over signalopstillinger er af ældre dato (armsignaler), samt at km-afstanden ikke stemmer med vore dages angivelser - øjensynlig er der sket en baneforlægning, der har øget afstanden.

Interesserede kan med stort udbytte læse mere i pens. trafikinspektør Ole Nørregaard Pedersens bog "Operation Genforening", udgivet af Danmarks Jernbanemuseum 2001 (ISBN 87-982227-5-9).

På "Padborg" i Google Street View kan kilen tydeligt ses markeret med hvid streg.



Ved km 173,547 kan man se de to danske forsignaler, afstandstavler, Padborgs indkørselssignal - samt en telefon. Km-afstanden stemmer ikke med vore dage, måske pga. sporændringer.



Et kig mod Padborg fra Bü Harrislee Nord, km 178.6 med danske forsignaler m.m. den 26. juli 2019.



Her kan man lige ane de to danske strækningstelefoner på hver sin side af sporet, igen set mod nord (Padborg).

Et grønt "monster"



Et grønt 'monster' - Rocos nye model af A3 8-14 er en mastodont på skinner.



De to lokomotivdele er ret anonyme at se på, bortset fra det flotte schweizer-emblem på fronten.



Fronten med forkromet våbenskjold.

Af Flemming Søeborg

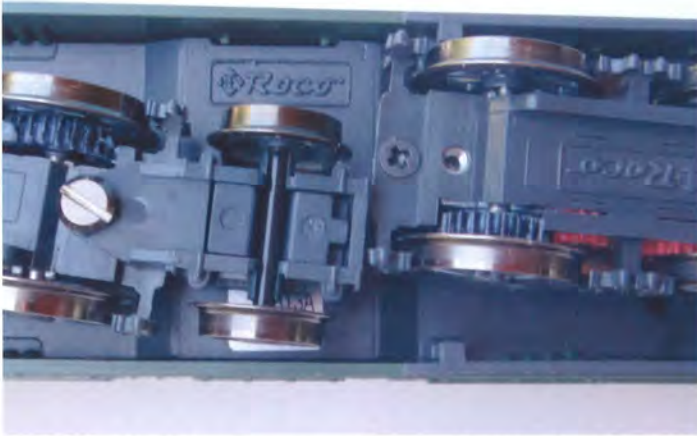
Denne model er nok det mest uhyrlige lokomotiv, jeg har haft i hænde – det er kolossalt langt, to-delt, mørkegrønt som et eller andet slags reptil, meget tungt og egentlig ret dystert at se på: Ae 8/14 fra De schweiziske Forbundsbaner (SBB) – udstyret med så mange hjul, at jeg aldrig har set noget lignende (i model). Der er 14 aksler, hvoraf de otte er drivhjul – altså et helt exceptionelt lokomotiv. Det må være årets mest opsigtsvækkende lokomotivmodel.

Forbilledet, Ae 8/14 11851 eller senere Ce 6/8I, stammede fra 1932 og var konstrueret af SLM og MFO. Det skulle trække tunge godstog over Gotthard-strækningen. Motorerne ydede 8.250 HK (6.070 kW). SLM's drev med 16 banemotorer var godt nok kraftigt, men tillige meget støjende og ikke særligt robust. Lokomotivet var 34 meter langt. I 1961 fik lokomo-

tivet nye førerkabiner med sæde til lokomotivføreren (hidtil havde man måttet stå op under kørslen). Førerkabinerne var i samme stil som dem på de nye Ae 6/6-lokomotiver. 1977 blev kæmpelokomotivet skrottet i Biasca.

Modellen

Rocos model gengiver lokomotivet, som det så ud i de sidste 15 år af dets eksistens. Modellen af Ae 8/14 er skalatro og dermed meget lang, og det ret dystre udseende er flot gengivet. Umiddelbart er overdelene lidt anonyme at se på – de er ret "glatte" uden mange detaljer bortset fra taget, hvor udrustningen er fornem. Pantograferne er udstyret med de smalle, schweiziske slæbestykker, og det kan derfor være et problem, hvis man kører med køretråd – her skal man specielt passe på i kurverne. På siderne er der kun enkelte påtryk, nemlig fabriksskilte, lokomotivnummer m.v. samt bittesmå romertal "I" og "II" til at



Særdeles fleksibel undervogn med mange bogier eller led sikrer gode køreegenskaber.



Nogle få af de mange aksler - et uvant syn.



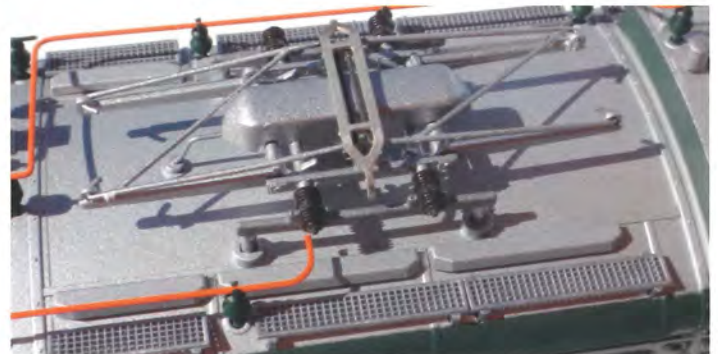
Heller ikke påskriften på siden er mangfoldige - men nummeret er udført i forgylt reliefskrift.

angive for- og bagende på lokomotivet, hvis to dele ellers er 100 % identiske. Fronterne har separat monterede vinduesviskere, håndbøjle under frontruderne og schweizisk våbenskjold med forkromet kant. Bag maskinrummets ruder anes motorattrapper m.v. I det ene førerrum sidder en lokomotivfører. Der er blot døre i den ene side.

Undervognen er et kapitel for sig: Der er som nævnt otte drivende ud af de 14 hjul, og akslerækkefølgen er derfor 1-A-A-1-A-A-1 + 1-A-A-1-A-A-1, idet hvert af de drivende hjul på det virkelige lokomotiv har monteret en banemotor - 16 i alt! For at modellen kan klare R 358 mm, er undervognen opdelt i flere selvstændige grupper - én forløber, en drivende bogie med to aksler, endnu en løbebogie, en drivende bogie mere samt en efterløber - og vice versa på den anden del. Det betyder, at lokomotivet er meget "kurveegnet" - det kører lige så godt som f.eks. en "Krokodille", og da det er udstyret med to motorer,



Og Monsieur le Mecanicien troner på førersædet og kigger ud gennem hjørnevinduet.



Fine detaljer på taget ved pantograferne.



Tæt sammenkobling, men ikke helt lukket overgang mellem delene.

skulle der ikke opstå problemer med trækraft eller strømoptag. Modellen har som forbilledet træk på alle drivaksler - otte i alt. En lille, uvidenskabelig test gav som resultat, at lokomotivet ved laveste målbare hastighed kørte fire centimeter i minuttet - så det har ingen problemer med strømopag. Modellen er forberedt til PluX22-dekoder.

Vægten nærmer sig ét kilogram, så man skal nok forstærke banelegemet på spinkle broer, inden man sender Ae 8/14 på tur gennem modellandskabet, men har man faciliteterne til det, vil lokomotivet gøre sig godt på et kurverigt, schweizisk bjerglandskab med en lang række godsvogne efter sig.

Roco art. nr. SBB Ae 8/14 dobbelt-lokomotiv. H0-model, epoke III.
Pris ca. kr. 3.900,-.

IRMA-modeller



De blå og hvide farver er et klassisk IRMA-kendetegn.



En Volvo Duett i IRMA-design i Pile Allé i 1963 med et par tidstypiske sporvogne. Foto Jan Walter via SHS.

Af Flemming Søeborg

Supermarkeds kæden IRMA er blandt de virksomheder, der har markeret sig ikke kun på dagligvareområdet, men også gennem særligt legetøj. I dag er det nok ukendt for de fleste, men tilbage i begyndelsen af 1960'erne lavede IRMA en serie byggeklodser af plast til børn (og vel nok også til voksne). Byggeklodserne blev udleveret, når man købte IRMA Kaffé, og selv fik jeg i løbet af kort tid samlet ganske mange klodser - vi drak meget kaffe i min familie! Dertil kom et ark med selvklebende reklameskilte til at anbringe på bygningerne.

Irma-klodserne var designet af Ac-

ton Bjørn og Sigvard Bernadotte, som f.eks. også er kendt som designerne til de flotte Tuborg-ølvgøve. Klodserne var ret specielle, idet de ikke var compatible med andre klodser. De var lavet af tyndt, hårdt og desværre skrøbeligt plastmateriale og kunne sættes sammen på et antal måder, men deres konstruktion indebar også visse begrænsninger. De var endvidere svære at skille ad, når de blev klemte sammen på siderne, og mange knækkede, når de skulle skilles ad igen. De knækkede klodser havde meget skarpe kanter, altså ikke børnevenligt legetøj.

Fordelen ved klodserne var ellers, at man hurtigt kunne bygge højhuse, fabrikshaller, broer og andre firkantede



To IRMA-varianter... til venstre samlesættet fra 1960'erne, til højre min model fra 2010.



Parade af IRMA Kaffebiler i HØ, en lille, håndlavet serie fra 2010, nu helt udsolgt. Foto SoB.



Et par modeller af IRMAs Volvo Duett fra Tog & Tekno - bemærk de korrekte nummerplader, fremstillet af Skilteskoven.

konstruktioner af dem. Klodserne havde "moderne", klare signalfarver - rød, gul, grøn, blå, hvid og halvgennemsigtig (næsten samme farver som Lego-klodserne, der dengang ikke fandtes i grøn, men derimod i sort).

Brochuren, som stammer fra et gammelt nummer af "Det Bedste" og som er stillet til rådighed af Robert Fischer, Næstved, viser mulighederne med byggeklodserne. Opstillingen er tidstypisk - en Märklin-bane med blikskinner, blikvogne og enkelte modelbiler - en grøn Simca Versailles og en Citroën DS fra Norev, en Carrier Refuse Truck fra Matchbox samt et par militærkøretøjer - så var legesituationen perfekt.

BYGGE HUSE

1 »Bygge-huse« er der masser af muligheder og sjove timer – se selv på side 2 og 3, hvad vi har bygget, og vi har – store som små – mere os dejligt. Allerede når man har samlet sig de første 10 klodser – og det er ikke svært – kan man begynde at bygge sjove ting – moderne højhuse, små broer eller parkeringspladser, men selvfølgelig bliver det morsommere jo flere klodser man har, så man kan bygge sammen og lade biler og elektrisk tog sætte liv på det moderne gadebillede. Lad familie og venner samle – og begynd nu, så der er noget at lege med til vinter.

Deres Irma-pige ved alt om »Bygge-huse« og fortæller Dem gerne, hvordan De skal bære Dem ad med at samle. Hun har brochure og samlekort til Dem, så når De næste gang går i Irma, så står hun parat til at hjælpe Dem.



HØJHUS 2063 byggeelementer

IRMA KAFFE

– er god kaffe

BYGGE HUSE

– LEG er det dejligste på denne jord. – I leg er alt muligt – selv det umulige.



KIRKE 140 byggeelementer



KONTORHUS 32 byggeelementer

Børns leg er hårdt arbejde. De begynder ved solopgang og slutter ved sengetid, og så har de været mere igennem end nogen voksen, for deres fantasi og skabertrang kender ingen grænser.

Deres leg er realitetsbetonet.

De inspireres af, hvad de hører og ser – det er ikke dem, der har opfundet blodtørstige indianere eller rakettly – de bygger li' så gerne op, og verdens bedste leg er stadig: Far, mor og børn.



TOWER BRIDGE 1375 byggeelementer



BUTIKSTORV 98 byggeelementer



HOTEL 64 byggeelementer

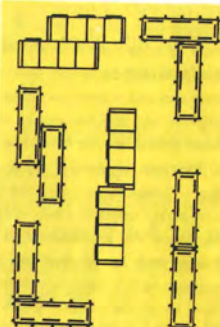
IRMA KAFFE præsenterer



BYGGE HUSE

I vor leg passer mor hus og hjem, og far er en stor bygmester. Han bygger moderne: Broer, skyskrabere, råduse, hoteller, lufthavne og super-markeder. På sin fabrik fremstiller han hele byggelementer i alle farver, og han bygger hurtigt, godt og billigt. – Fars byggelementer hedder »Bygge-huse«.

IRMA KAFFE – er god kaffe...



»Bygge-huse« er plastic-elementer, tegnet af arkterne Sigvard Bernadotte og Acton Bjørn, og de bliver fremstillet i 5 forskellige farver samt en glasklar. – De er rektangulære og ved hjælp af riller på de 5 sider kan de sættes sammen på langs og på tværs og vandret og lodret, og – så bliver de sammen.



Et par skønne IRMA Kaffebiler på Grønttorvet i København i 1960'erne - desværre findes disse Ford-vogne ikke i model. Foto IRMA.

Børnevenlige sager

IRMA lavede også andet legetøj, blandt andet små nøglerings-samlesæt af forskellige figurer, hvoraf specielt den lille lastvogn var tiltalende. Denne model er en donation af Torben Ziegler - og pudsig nok holdt i IRMA-farverne blå og hvid. Delene til samlesættene var ellers produceret i alskens farver, så en blå/hvid bil må siges at være et lykketræf. Ud over lastvognen fandtes der forskellige geometriske figurer (kubus, kugle), en elefant og en dromedar med rytter - i øvrigt meget veldetaljeret og nok i skala 1:50.



En anden lille serie med IRMA-biler var baseret på Ford AA fra Busch, også lavet af Frisporet med vådtransfers fra Skilteskoven.

I 1980'erne solgte IRMA en ret grov IRMA-veteran-varevogn (Made in China), og et skattet samleobjekt var tændstikæskerne med sporvognsmotiver og -skilte, tegnet af Bo Bonfils - desværre lidt for store til H0. Dengang var det meget besværligt at op- eller nedskalere billeder eller illustrationer.

Varm kaffe... sådan kommer en modelbil til at se ud, når den har stået på et udendørs marked i en hedebløge.



Også til modeljernbanen har der været udgivet kommercielle IRMA-modeller. Tog & Tekno i Ålborg lavede for en halv snes år siden en flot Volvo Duett med 100 % korrekt påtryk - forbilledet kunne ses i København - og for egen regning lavede jeg et par IRMA-modeller på basis af Tempo Matador fra epoche Modellbau. Disse biler var et kompromis, da der ikke fandtes korrekte modeller at bruge ellers.



I 1960'erne havde IRMA's varebiler denne fantasifulde dekoration, som gik igen på etiketterne på varerne i frugtafdelingen. Modellen er fremstillet af epoche for Frisporet og udsolgt.

Da jeg selv ønskede flere varianter af Irma-modeller, fik jeg Jørgen Røn, Skilteskoven, til at fremstille transfers (med tilladelse fra IRMA), således at jeg kunne lave et mindre antal IRMA Kaffe-biler. Alle er udsolgt nu.

Måske skal det også med i beretningen, at IRMA to gange lod en sporvogn i København opmale i det blå/

hvide kaffeposeudseende. Sporvognene kørte rundt på udvalgte linier i byen, og undervejs blev der udskænket god IRMA-kaffe, til dels af folkekære skue-

spillere. Et af vogntogene, nr. 257 og 1381, er heldigvis bevaret af SHS, men er mig bekendt ikke udstillet for tiden.



Parade af Volvo Snabbe IRMA Kød-biler. Foto IRMA.



Københavns Sporvejes vogn 257 malet som IRMA Kaffesporvogn til linie 2 og 5 ved Sundby Remise 1967. Foto Leif Bang.



IRMA Kaffesporvognen indvendigt med passagerer, der hygger sig med en kop kaffe undervejs. Bagved skimtes en ledvogn på linie 6. Foto Leif Bang.



Hvor det hele begyndte - IRMA på hjørnet af Ravnsborggade på Nørrebro i 1950'erne. Sidst, jeg var forbi, lå der en fakta-butik...

Scandia-Ekspressen



Illustrationer fra pressemeddelelsen. Tegningerne er vejledende.

Af Flemming Søeborg

Scandia-Ekspressen er et nyt projekt, som en gruppe ildsjæle og investorer arbejder på at etablere på Scandias nedlagte fabriksområde i Randers. Meningen er, at virksomhedens historie skal bevares og formidles i det omfattende nybyggeri, der skal finde sted, og

blandt idéerne er at lave et jernbanemiljø med totalt renoverede MR-tog, der skal omdannes til eksklusive restaurant- og selskabsvogne i stil med Orient-Ekspressen – intet mindre! De to tog har numrene 4041/4241 og 4069/4269.

Togsættene placeres på hver side af en overdækket perron, og i et par tilstøden-

de godsvogne vil der være kølerum m.v.

Selskabet bag projektet har udsendt en omfattende pressemeddelelse, der viser, hvordan MR-togene påregnes at se ud efter renoveringen. Mon ikke det giver basis for nogle eksklusive modeller til sin tid? Spor og baner vil følge projektet, efterhånden som det skrider frem.

Gastankvogne fra ESU/Pullmann

NYHEDER



Gastankvognene fra ESU.

Tekst og fotos Flemming Sæborg

ESU har under varemærket Pullmann udsendt en ny serie gastankvogne med soltag, allesammen i to-vognssæt. Blandt sættene er især det med en vogn fra Linde interessant, idet Linde-tankvogne tit ses her i landet. I dag har de et andet udseende end ESUs vogne, men jeg erinder at have set Linde-vogne i denne bemaling for nogle år siden.

Modellerne er superdetaljerede, men andet havde man jo heller ikke ventet fra ESU. Tankene er relativt korte og nærmest plumpe, hvilket stemmer godt overens med forbilledet. Øverst er soltaget monteret, desværre faststøbt, så det blokerer lidt for andre udgaver. Undervognen har gennemgående vanger, der er bremseplatform i den ene ende med fine, gennembrudte gulvrister - og så er der et hav af mange, forudmonterede detaljer, nogle af delrin, andre af stabil tråd. Trinene kan derfor tåle at blive vendt og drejet uden at falde af eller knække. Bremseudrustningen er ligeledes omfattende, og på en vogn med frit gennemkig under tanken er det relevant med alle disse detaljer.

Påtrykkene er i mange farver på begge vogne og meget præcist udført, hvad enten det gælder tanken, vangerne eller bogierne. Vognene har god vægt og ruller dermed godt på sporet. Jeg er ikke sikker på, om DEURAG-vognen har været her i landet, men Linde-vognen har kørt her. Begge vogne er litereret svarende til epoke IV.

ESU/Pullmann art. nr. 36525
To-vognssæt med gastankvogne fra
Linde og Deurag. H0, epoke IV. Pris
ca. kr. 600,-.



Fine og nøjagtige påskrifter på begge vogne. Gavlene med fint gelænder og soltag



Det har ikke været muligt at finde et billede af ESU's vogne i Danmark, men den 25. juli 2016 kørte en anden type af Linde-gastankvognene gennem Kolding. Foto SoB.

I 1969 blev der stadigvæk kørt enkelte godstog med damp, især på den fynske hovedbane Nyborg-Middelfart og videre til Fredericia. Togene kunne være ganske store og derfor have forspand, og et af dem ses her ved viadukten over Christianslundsvej i Nyborg i februar 1969. Forrest ses en E-maskine, bagest en R-maskine, desværre kendes numrene ikke. Foto Kaj Pedersen, Odense.

